

Wniosek o dofinansowanie w ramach
**REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO
NA LATA 2014-2020**

TYTUŁ PROJEKTU

Budowa parkingów dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy stacji kolejowej w Kozłowie

Nazwa Wnioskodawcy

Gmina Kozłów

Oś 7

Infrastruktura transportowa

Działanie 7.2

Transport kolejowy

Poddziałanie 7.2.4

Infrastruktura dla obsługi podróżnych – spr

Numer naboru

RPMP.07.02.04-IZ.00-12-070/18

Rodzaj naboru

Konkursowy

Część A Wnioskodawca**A.1 Dane Wnioskodawcy**

1. Nazwa Wnioskodawcy	Gmina Kozłów
2. Forma prawna	wspólnoty samorządowe
3. Typ własności	Jednostki samorządu terytorialnego lub samorządowe osoby prawne
4. Typ Wnioskodawcy	Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia
5. NIP	6591174001
6. REGON	291010122
7. Nazwa i numer dokumentu rejestrowego	Nie dotyczy

A.2 Adres siedziby / miejsce zamieszkania

1. województwo	MAŁOPOLSKIE
2. powiat	miechowski
3. gmina	Kozłów
4. miejscowość	Kozłów
5. kod pocztowy	32-241
6. ulica	
7. nr budynku	60
8. nr lokalu	
9. Numer telefonu	41 384-10-48
10. Numer faksu	41 3841010
11. Adres poczty elektronicznej	gmina@kozlow.pl

A.3 Dane kontaktowe / Dane teleadresowe Beneficjenta do korespondencji (jeżeli inne niż dane podane w pkt. A. 2)

nie dotyczy

A.4 Osoba do kontaktów w sprawie projektu

1. imię i nazwisko	Michał Syska
2. telefon	41 384 10 67
3. adres poczty elektronicznej	m.syska@kozlow.pl
4. zakres czynności	Koordinacja przygotowania wniosku

A.5 Osoby prawnie upoważnione do składania wniosku o dofinansowanie

1. imię i nazwisko	Jan Zbigniew Basa
2. stanowisko	Wójt Gminy Kozłów

A.6 Jednostka realizująca projekt (jeżeli inna niż Wnioskodawca)

nie dotyczy

A.7 Czy w realizację projektu będą zaangażowane inne podmioty?

1. Partnerstwo w projekcie	Nie
----------------------------	-----

A.8 Partner zaangażowany w realizację projektu

B.1 Tytuł projektu							
Budowa parkingów dla obsługi podróżnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą przy stacji kolejowej w Kozłowie							
B.2 Typ projektu							
A. Budowa, przebudowa infrastruktury służącej obsłudze podróżnych							
B.3 Zakres interwencji							
Inne koleje							
B.4 Forma finansowania							
Dotacja bezzwrotna							
B.5 Działalność gospodarcza związana z projektem							
Dział gospodarki:		Transport i składowanie					
PKD:		nie dotyczy					
B.6 Typ obszaru realizacji projektu							
Obszary wiejskie (o małej gęstości zaludnienia)							
B.7 Miejsce realizacji projektu							
1. województwo	2. powiat	3. gmina	4. miejscowość	6. ulica	7. nr budynku	8. nr lokalu	5. kod pocztowy
MAŁOPOLSKIE	miechowski	Kozłów	Kozłów	dz. ewid 1522/5, 1522/3			32-241
MAŁOPOLSKIE	miechowski	Kozłów	Przysieka	dz. ewid. 1/4 i 1/29			32-241
B.8 Projekt realizowany poza małopolską i/lub granicami kraju							
Miejsce realizacji projektu poza małopolską i/lub granicami kraju							
1. kraj				2. region		3. miejscowość	

C.1 Tło i uzasadnienie konieczności realizacji projektu

C.1.1 Informacje nt. sytuacji ekonomicznej, społecznej i gospodarczej Wnioskodawcy z uwzględnieniem analizy potrzeb.

GINA KOZŁÓW

Gmina Kozłów jest najdalej wysuniętą na północ gminą województwa małopolskiego, od północy graniczy z województwem świętokrzyskim, a od zachodu z województwem śląskim. Gmina należy do najsłabiej zaludnionych w całym województwie. Zgodnie z danymi GUS, w 2017 roku w jej granicach mieszkało 4671 osób przy zagęszczeniu 54 os. / 1 km². Jest to typowy teren wiejski z centralnie położoną miejscowością Kozłów, w której skupiają się główne usługi publiczne - zlokalizowana jest tu jedyna szkoła publiczna, przedszkole, biblioteka, a także Urząd Gminy.

W zachodniej części miejscowości Kozłów zlokalizowane są również 2 dominujące elementy infrastrukturalne gminy - pierwszym jest stacja kolejowa PKP, której otoczenia dotyczy niniejszy projekt. Drugim elementem są położone w sąsiedztwie budynki po Państwowych Zakładach Zbożowych w Kozłowie. Obecnie teren jest zdegradowany, jednak w 2017 roku ZPP kupiła prywatna firma. Inwestor przedstawił wieloletni plan stopniowej odbudowy i wykorzystania budynków dla działalności gospodarczej, przeważająco w branży spożywczej.

Stacja PKP w Kozłowie zapewnia bardzo dobre połączenia z Krakowem. W dni powszednie na linii Kraków - Kozłów kursuje 18 pociągów, w weekendy - 12, przy czym możliwość dojazdu do Krakowa bez przesiadek gwarantuje jedynie połączenie kolejowe. Alternatywą dla pociągów na poziomie lokalnym są busy kursujące między Kozłowem i Miechowem - w dni powszednie jest to ok. 30 połączeń, przy czym zgodnie z rozkładem jazdy zatrzymują się one poza Kozłowem jedynie w miejscowościach: Przysieka, Kępie, Przybysławice, Bryzdyn, Wierzbica, Kamionka oraz Wolica. W pozostałych miejscowościach busy nie kursują.

MODEL GOSPODARCZY

Upadek opisanych wcześniej Państwowych Zakładów Zbożowych w 2000 roku jest elementem szerszego zjawiska, jakim jest generalny upadek działalności rolnej. Wynika on z przeludnienia terenów wiejskich i konieczności poszukiwania innych źródeł dochodu. Jak wynika z Powszechnego Spisu Rolnego w 2010 roku 121 spośród 938 gospodarstw rolnych w gminie miało powyżej 10 ha. Jest to powierzchnia, która może gwarantować utrzymanie rodziny. Natomiast pozostałe gospodarstwa mogą dostarczać jedynie uzupełniającego dochodu.

W efekcie spadku opłacalności rolnictwa duża część mieszkańców wyjeżdża w poszukiwaniu pracy poza teren gminy. Zgodnie z publikacją "Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011" (aut. Robert Guzik, 2015) było to udziałem od 20 do 25% mieszkańców w wieku produkcyjnym. Biorąc pod uwagę dane GUS (60,4% os. w wieku produkcyjnym w gminie), jest to od 565 do 705 osób. Z przytoczonej publikacji wynika również, że ponad 10% mieszkańców gminy Kozłów w wieku produkcyjnym wyjeżdża do pracy do Krakowa (s. 36, Guzik). Oznacza to przynajmniej grupę 300 osób.

Pomiar wykonany w 2010 roku dla Aktualizacji Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej wykazał, że na stacji Kozłów w czasie porannych godzin szczytu wsiada do pociągu średnio 160 pasażerów. Nie dysponujemy nowymi statystykami, można jednak na podstawie tych danych założyć, że przynajmniej połowa mieszkańców pracujących w Krakowie dojeżdża do pracy pociągiem. Równocześnie w związku z rosnącą dysproporcją między kosztami dojazdu pociągiem oraz kosztami przejazdu samochodem, a także w związku ze zdecydowaną poprawą warunków podróży pociągiem w ostatnich latach, udział korzystających z transportu kolejowego rośnie.

Z powyższego wynika, że zapotrzebowanie na infrastrukturę obsługi podróżnych jest bardzo duże, a w dodatku w związku z charakterem lokalnego rynku pracy ma charakter strukturalny. Tym bardziej, że jak wskazano gmina należy do uboższych, a przejazdu transportem zbiorowym są zdecydowanie tańsze niż własnym samochodem.

PORÓWNANIE CEN: KOLEJ - SAMOCHÓD

• Transport kolejowy

Na moment składania wniosku w ofercie Kolei Małopolskich są bilety miesięczne na linii Kraków Główny - Sędziszów (7 km za Kozłowem). Koszt to 205 zł / miesiąc / os.

Koszty dojazdu dla 2 osób:

205 zł x 2 = 410 zł

• Transport samochodowy

Założenia:

- Średnio 2 osoby podróżujące samochodem
- 60 km x 40 przejazdów w miesiącu (średnio 20 dni pracujących)
- spalanie - 8 litrów / 100 km
- koszt paliwa - 5 zł / l.

Łączny koszt paliwa:

$60 \text{ km} \times 40 \times 8 \text{ l} \times 5 \text{ zł} / 100 \text{ km} = 960 \text{ zł}$.

Z powyższego wynika, że przy dojazdach dwóch osób, sam koszt paliwa jest ponad dwukrotnie wyższy niż przy przejazdach pociągiem. Doliczając pozostałe koszty użytkowania samochodu (koszty napraw, spadek wartości itd.) można założyć, że przejazdy pociągiem są ok 3-4 razy tańsze niż przejazdy własnym samochodem. Stąd wniosek, że zapotrzebowanie na przejazdy kolejowe będzie w następnych latach utrzymywać się na podobnym, wysokim poziomie.

MIEJSCE REALIZACJI PROJEKTU

Teren, na którym realizowany będzie projekt znajduje się przy samej stacji PKP w zachodniej części miejscowości Kozłów. Po obydwu stronach kolei powstały dzikie parkingi, którym w przeszłości towarzyszyły dzikie wysypiska. Teren nie jest oświetlony, co sprawia problemy zwłaszcza w zimie i zwłaszcza osobom starszym. Często są poślizgnięcia i upadki na oblodzonym terenie.

Na chwilę obecną problemem jest też dostępność stacji. Na poszczególne perony prowadzą strome schody połączone kładką. W efekcie praktycznie uniemożliwia to podróż pociągiem osobom niepełnosprawnym ruchowo, a także istotnie utrudnia podróże osobom starszym i rodzicom z małymi dziećmi.

Wnioskodawca realizuje projekt na swoich działkach, w otoczeniu stacji PKP, przy czym od samego zarządcy kolei uzyskał zapewnienie, że teren zostanie dostosowany dla osób niepełnosprawnych. Kładka zostanie zlikwidowana, a wprowadzone nowe rozwiązania będą uwzględniały potrzeby osób o specjalnych potrzebach, co zostanie zrealizowane w ramach dużego projektu modernizacji infrastruktury kolejowej na linii Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów (źródło: www.pois.gov.pl/media/47182/WDP_20171012.pdf).

DOSTĘPNOŚĆ Z POSZCZEGÓLNYCH SOŁECTW

W odległości ok. 1 km od miejsca realizacji projektu znajduje się kompleks edukacyjno-kulturalny (szkoła podstawowa, przedszkole, biblioteka, boisko, sala gimnastyczna). Natomiast w odległości ok 1,3 km od miejsca realizacji projektu zaczyna się zwarta zabudowa mieszkalna i usługowa w centrum miejscowości Kozłów. Od strony zachodniej, w odległości ok 200 m. zaczynają się tereny zabudowy mieszkalnej w miejscowości Przysieka, a 1,2 km na południowy wschód - tereny mieszkalne miejscowości Kamionka. Poniżej zestawiono odległości do centrów poszczególnych miejscowości gminy:

- Przysieka - 200 m,
- Kamionka - 1,2 km,
- Kozłów - 1,3 km,
- Bogdanów - 3 km,
- Bryzdyn - 3,4 km,
- Rogów - 3,7 km,
- Marcinowice - 3,9 km,
- Wierzbica - 4,5 km,
- Kępie - 5 km,
- Wolica - 5,5 km,
- Karczowice - 6 km,
- Przybysławice - 6 km.

Na terenie gminy nie ma ani dróg wojewódzkich, ani krajowych. Zdecydowana większość ciągów komunikacyjnych to drogi wiejskie o niewielkim natężeniu ruchu kołowego. W efekcie pomiędzy miejscowościami, w okresie od późnej wiosny do późnej jesieni możliwe są bezpieczne przejazdy rowerem.

POTRZEBY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU

Biorąc powyższe pod uwagę, można stwierdzić, że do głównych potrzeb związanych z realizacją projektu należy wprowadzenie ułatwień dla mieszkańców całej gminy w korzystaniu z transportu kolejowego, w szczególności dla osób, które:

1. Posiadają samochód osobowy, którym dojeżdżają na stację kolejową,
2. Planują dojeżdżać na stację kolejową rowerem,
3. Planują dojeżdżać na miejsce bussem.

ZAŁOŻENIA PROJEKTU

Przyjęto, że dla maksymalnego wykorzystania potencjału stacji kolejowej konieczne jest funkcjonalne połączenie z nią różnych typów transportu:

- Transportu samochodowego - poprzez budowę parkingu Park&Ride, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia tych mieszkańców, którzy dojeżdżają z najdalej położonych miejscowości, a także z punktu widzenia osób, które korzystają ze stacji przez cały rok, również w zimie,
- Transportu rowerowego - poprzez budowę miejsc postojowych dla rowerów, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia mieszkańców uboższych, którzy nie mają samochodu.
- Transportu przewozów lokalnych – aktualnie w sąsiedztwie stacji PKP zatrzymują się 2 linie busowe. Projekt jednak zakłada nową lokalizację przystanków po wschodniej stronie stacji (obsługa linii relacji Kozłów-Miechów przez Tunel), która będzie zintegrowana z projektowaną infrastrukturą obsługi stacji kolejowej i zapewniać będzie wyższy poziom obsługi pasażerów (w tym również pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej).

Ponadto zakłada się pozostawienie w tym samym miejscu przystanków busów po stronie zachodniej stacji, które znajdują się w odległości ok. 120 metrów od projektowanego Parkingu P2, co również będzie pozwalać na integrację inwestycji z tym rodzajem komunikacji.

Projekt zatem pozwoli połączyć wszystkie lokalne rodzaje transportu z transportem kolejowym.

C.1.2 Analiza odbiorców

Analizę liczebności grupy docelowej oparto na wskazanych wcześniej publikacjach:

- "Dojazdy do pracy w województwie małopolskim 2006–2011" (aut. Robert Guzik, 2015)
- Aktualizacja Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej

Dane są sprzed kilku lat, ale problematyka, o której mowa czyli potrzeby związane z regularnym dojazdem do pracy mieszkańców jest kwestią niezmienną i stabilną.

Przyjęto następujące założenia:

SZACUNKOWA LICZBA OSÓB DOJEŹDŻAJĄCYCH DO PRACY DO KRAKOWA LUB MIECHOWA - są to główne kierunki wyjazdów do pracy do miast położonych przy linii kolejowej.

Obecnie ok 15% osób w wieku produkcyjnym dojeżdża do pracy do Krakowa lub Miechowa. W ww. publikacjach podano, że powyżej 10% ludzi dojeżdża do Krakowa, natomiast łącznie poza teren gminy do pracy jeździ 20 - 25% mieszkańców w wieku produkcyjnym. Wskazane 15% to 423 os.

$2821 \text{ os. w wieku produkcyjnym} \cdot 15\% = 423 \text{ osoby w wieku produkcyjnym}$

LICZBA OSÓB KORZYSTAJĄCYCH Z INFRASTRUKTURY

Z publikacji "Aktualizacja Wstępnego Studium Wykonalności..." wynika, że przed kilkoma laty 160 osób z gminy wsiadało w czasie porannych godzin szczytu do pociągu. Można zakładać, że liczba ta zwiększy się o 100%. Będzie to wynikało z poprawy warunków użytkowania, poprawy dostępności dzięki realizacji projektu oraz stąd, że w porównaniu z okresem badania znacznie zmniejszyło się bezrobocie. Przyjęto wobec tego 320 osób regularnie podróżujących i regularnie korzystających z infrastruktury.

Dalsze zapotrzebowanie na infrastrukturę, tzn. liczba użytkowników korzystających w następnych latach jest związana z kilkoma zjawiskami, niezależnymi od Wnioskodawcy. Do najważniejszych należą:

1. Ogólny poziom bezrobocia, który przekłada się na liczbę mieszkańców gminy Kozłów dojeżdżających do pracy. Pomijając sytuacje drastycznego kryzysu, wahania

zapotrzebowania mogą być na poziomie do 10% korzystających. Przy czym wzrost bezrobocia nie zawsze prowadzi do zmniejszenia liczby podróżujących. W przypadku zmniejszenia zatrudnienia na wsi, mieszkańcy zmuszeni są do wykazywania większej elastyczności na rynku pracy i częściej poszukują pracy w mieście.

2. Relacja między kosztami dojazdu samochodem i pociągiem - relacja ta może się różnie układać w następnych latach, jednak uznaje się, że dojazd pociągiem niezmiennie będzie dużo tańszy niż własnym samochodem. Wahania cen biletów czy kosztów paliwa na poziomie 10% czy nawet kilkunastu procent nie ma tu żadnego znaczenia.

3. Polityka parkingowa w Krakowie - im szersza strefa płatnego parkowania w Krakowie, tym więcej dojeżdżających z gminy Kozłów będzie się "przesiadać" na pociąg.

C.1.3 Doświadczenie niezbędne do realizacji projektu

Wnioskodawca na przestrzeni ostatnich lat z powodzeniem wykorzystywał możliwości finansowania inwestycji z funduszy unijnych, posiada wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu inwestycji współfinansowanych ze środków UE i krajowych oraz zespół doświadczonych pracowników, co potwierdza jego teoretyczne i praktyczne przygotowanie do realizacji projektu. W ostatnich latach Gmina Kozłów realizowała inwestycje i projekty miękkie z finansowaniem zewnętrznym, wśród których można m.in. wymienić:

1. Przebudowa dróg dojazdowych do pól (środku Urzędu Marszałkowskiego) wartość całkowita: 498 412 zł realizacja 2018 r.
2. Przebudowa drogi gminnej Kozłów-Kamionka: wartość 150 975 zł realizacja 2018,
3. Odnowa centrum wsi Kozłów poprzez zagospodarowanie terenu wraz z budową elementów małej architektury wokół obiektów użyteczności publicznej: 295 583,00 zł (PROW 2007-2013 Oś 3 Jakość życia na obszarach wiejskich i różnicowanie gospodarki wiejskiej: Odnowa i rozwój wsi). Całk. wartość projektu: 748 867,86. Realizacja 2010 r.
4. Budowa Szkoły Podstawowej w Kozłowie, szansą na wyrównanie różnic w dostępie do edukacji dzieci z terenów wiejskich – etap II: 2 865 237,90 zł (MRPO 2007-2013, 6.2 B Rozwój obszarów wiejskich: Infrastruktura społeczna w tym edukacyjna i sportowa) Całkowita wartość projektu: 4 454 591,07. Realizacja: 2010-2011
5. Zrozumieć świat: 102 255,00 zł (POKL Poddziałanie 9.1.2 Wyrównywanie szans edukacyjnych uczniów z grup o utrudnionym dostępie do edukacji oraz zmniejszanie różnic w jakości usług edukacyjnych). Realizacja: 2011-2012.
6. Budowa placu zabaw w miejscowości Kozłów 54735,00 (PROW Oś 4 LEADER: Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju) Całkowita wartość projektu: 84156,00 zł. Realizacja: 2014 r.
7. Remont budynku Gminnego Ośrodka Kultury w Kozłowie 60 720,00 (PROW Oś 4 LEADER: Wdrażanie lokalnych strategii rozwoju). Całkowita wartość projektu 92897,00
8. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kozłowie: 2009 r. Czas na Aktywność (POKL) 117 634,31.
9. GOPS 2010-2013 „Aktywność naszą szansą”: 311 790,49 zł (POKL)
10. Przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu na terenie Gminy Kozłów (Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007-2013): 290640,70 zł Realizacja: 2014
11. Modernizacja oddziałów przedszkolnych przy SP Nr 1 w Gminie Kozłów (POKL) – ZEAS: 261 789,25. Realizacja 2014
12. Budowa sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej Nr 1 w Kozłowie (Ministerstwo Sportu i Turystyki) - wartość: 2785160,00 realizacja 2017-2018

C.1.4 Zasoby umożliwiające realizację projektu

Projekt będzie realizowany z wykorzystaniem zasobów lokalowych, administracyjnych i sprzętowych Urzędu Gminy Kozłów. Ważnymi zasobami z punktu widzenia projektu są działające lokalnie organizacje pozarządowe, które będą pełnić funkcję doradczą, a także uczestniczyć w bieżącym wykorzystywaniu infrastruktury.

Zasoby administracyjne:

Do zespołu odpowiedzialnego za realizację projektu, powołanego przez Wójta wejdą następujące osoby:

- Wójt Gminy - lider projektu, odpowiedzialny za nadzór nad realizacją projektu,
- Pracownicy Referatu Rozwoju, inwestycji i zamówień publicznych - 3 osoby - odpowiedzialni za planowanie inwestycji, sprawy pozyskiwania środków finansowych na inwestycje i rozliczenie projektu oraz wybór wykonawców w postępowaniu konkurencyjnym,
- Pracownik Referatu Finansowego - 1 osoba - odpowiedzialny za księgowość projektu,
- Przedstawiciele jednostek organizacyjnych Gminy, odpowiedzialni za wsparcie pracowników Urzędu w procesie planowania inwestycji,

C.1.5 Opis istniejącego majątku trwałego

PARKING P1 PO STRONIE WSCHODNIEJ STACJI KOLEJOWEJ PKP W KOZŁOWIE

Działka nr 1522/5, obejmuje obszar o powierzchni ok. 0,65 ha wydłużony w kierunku północ-południe i położone w bezpośrednim sąsiedztwie stacji PKP, po drugiej stronie drogi powiatowej nr 1083K, która stanowi dojazd do stacji dla mieszkańców Kozłowa. Aktualnie teren ten jest własnością Gminy i obejmuje nieużytki.

Przez działkę przebiega następująca infrastruktura techniczna - linia niskiego napięcia i wysokiego napięcia. Obszar inwestycji aktualnie nie posiada odwodnienia.

Od strony wschodniej i północnej sąsiaduje z terenami zabudowy mieszkaniowej i jest częściowo użytkowany dla potrzeb dojazdów do posesji. Ponadto w granicach działki znajduje się częściowo droga gruntowa która, może zapewniać alternatywny dojazd do wspomnianych wyżej nieruchomości.

PARKING P2 PO STRONIE ZACHODNIEJ STACJI KOLEJOWEJ PKP W KOZŁOWIE

Działka nr 1/4 - obręb Przysieka, stanowi teren wydłużony w kierunku północ-południe o powierzchni ok. 0,57 ha. Z kolei działka 1/29 (ob. Przysieka) stanowi obecnie drogę wewnętrzną (gminną). Obie nieruchomości są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie stacji PKP w Kozłowie. Aktualnie teren ten jest w dysponowaniu Gminy Kozłów i głównie jest użytkowany jako „dziki” parking na dla mieszkańców korzystających z usług PKP.

Na północ od terenu inwestycji przebiega droga powiatowa nr 1180K, która stanowi główną drogę dojazdową do stacji PKP dla mieszkańców wsi Przysieka oraz Kępie.

W bezpośrednim sąsiedztwie obszaru inwestycji znajduje się również kładka na torami PKP, która aktualnie realizuje dostęp do poszczególnych peronów stacji. Obecny stan techniczny kładki pozostawia wiele do życzenia.

INFRASTRUKTURA ISTNIEJĄCA W SĄSIEDZTWIE INWESTYCJI:

Stacja węzłowa Kozłów posiada 3 perony z zadaszonymi wiatami do obsługi podróżnych w czterech różnych kierunkach: Katowice, Kraków, Kielce, Warszawa.

Na terenie stacji istnieje nieczynny budynek po dworcu kolejowym znajdujący się w złym stanie technicznym. Budynek jest przeznaczony do rozbiórki. Stacja kolejowa od strony południowej posiada kładkę dla pieszych jednak nieprzystosowaną do obsługi niepełnosprawnych. Stacja nie posiada toalet.

Parking przy byłym budynku dworcu posiada zniszczoną nawierzchnię asfaltową a jego pojemność ok. 12 miejsc parkingowych jest niewystarczająca, przez co podróżni parkują na terenach zielonych i terenach prowizorycznie utwardzonych sąsiadujących ze stacją kolejową.

Stacja nie posiada żadnej infrastruktury do obsługi ruchu rowerowego. Rowery są pozostawiane przy sąsiadujących ze stacją budynkach i przypinane do płotu.

W bezpośrednim sąsiedztwie stacji istnieją dwa przystanki autobusowe:

- od strony wschodniej linii autobusowej Kozłów - Miechów przez Tunel. Przystanek posiada prowizoryczne zadaszenie, nie posiada peronu, brak jest również zatoki autobusowej.

- od strony zachodniej linii autobusowej Kozłów - Miechów przez Kępie, Charsznicę. Przystanek nie posiada żadnego zadaszenia, peronu ani zatoki autobusowej.

C.1.6 Realizacja projektu w obszarze inteligentnej specjalizacji

Nie

C.2 Opis projektu

C.2.1 Okres realizacji projektu

Planowany termin rozpoczęcia realizacji projektu	01-01-2019
Planowany termin rozpoczęcia fazy inwestycyjnej	01-04-2020
Planowany termin rzeczowego i finansowego zakończenia realizacji projektu	31-12-2021

C.2.2 Charakterystyka projektu (z uwzględnieniem parametrów, danych, potwierdzenie przyjętych założeń technologicznych)

Projekt obejmuje budowę dwóch parkingów o przeznaczeniu Park&Ride na potrzeby obsługi stacji kolejowej w Kozłowie. Stacja ta stanowi jeden z przystanków na trasie czynnej linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej "Sędziszów - Kraków - Skawina". Ponadto inwestycja będzie obejmować budowę zatok przystankowych dla komunikacji (busy) wraz z dodatkową infrastrukturą obsługi podróżnych. Przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane po dwóch stronach stacji PKP w Kozłowie (po stronie wschodnie Parking P1 oraz po zachodniej stronie Parking P2), a w szczególności będzie obejmować następujący zakres robót:

PARKING P1 po wschodniej stronie stacji PKP (dz. 1522/5, 1522/3 ob. Kozłów):

- układ komunikacyjny parkingu - nawierzchnia bitumiczna (1200 m²),
- stanowiska parkingowe (79 szt. + 3 dla niepełnosprawnych) - płyty betonowe ażurowe (powierzchnia ok. 1044 m²),
- ciągi piesze - kostka betonowa (powierzchnia ok. 320 m²),
- zatoki przystankowe wraz z przestrzenią postoju "K&R" – kostka betonowa, brukowa (powierzchnia ok. 250 m²),
- odwodnienie powierzchni parkingu (skrzynki retencyjno-rozsączające),
- wykonanie oświetlenia i monitoringu parkingu,
- budowa elementów małej architektury (Wiata na stojaki rowerowe, ławki, kosz na śmieci, tablica z regulaminem).

PARKING P2 po zachodniej stronie stacji PKP (dz. 1/4, 1/29, ob. Przysieka):

- stanowiska parkingowe (40 szt. + 2 dla niepełnosprawnych) - kostka betonowa, brukowa (pow. ok. 536 m²),
- ciągi piesze - kostka betonowa (powierzchnia ok. 50 m²),
- odwodnienie powierzchni parkingu (skrzynki retencyjno-rozsączające)
- wykonanie oświetlenia terenu parkingu,
- budowa elementów małej architektury (wiata na stojaki rowerowe, ławka, kosz na śmieci, tablica z regulaminem).

Oba parkingi będą przeznaczone wyłącznie na cele obsługi osób korzystających z transportu kolejowego o czym będą informować stosowne tablice z regulaminem, które zostaną umieszczone w obu lokalizacjach (w widocznych miejscach przy wjazdach na parkingi).
cd w pkt. Q

C.2.3 Zadania i działania realizowane w projekcie				
Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
1	Koszty przygotowawcze	1.1	Program funkcjonalno-użytkowy	Opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego. Usługa obca. Rozliczenie wg rzeczywiście poniesionych kosztów.
		1.2	Analiza finansowo-ekonomiczna	Opracowanie wymaganego załącznika do wniosku - analiza finansowo-ekonomiczna. Usługa obca. Rozliczenie wg rzeczywiście poniesionych kosztów.
		1.3	Dokumentacja projektowa	Wykonanie dokumentacji projektowej niezbędnej do uzyskania prawa do realizacji inwestycji w pełnym zakresie. Wybór wykonawcy - zgodnie z PZP - wyłonionym poprzez jeden przetarg nieograniczony w formule ZAPROJEKTUJ I WYBUDUJ (prace projektowe i budowlane będą realizowane w ramach jednego postępowania przetargowego)

Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
2	Budowa Parkingu P1 po wschodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	2.1	Układ komunikacyjny parkingu P1	W ramach działania zostanie wykonany układ komunikacyjny zapewniający dostęp do stanowisk parkingowych, do zatok przystankowych oraz wjazd i wyjazd z drogi powiatowej. Dostęp do stanowisk parkingowych będzie realizowany w formie jednokierunkowej pętli. Układ miejsc parkingowych pod kątem 45°. Technologia nawierzchni – asfalt drogowy (powierzchnia ok. 1200 m2): • korytowanie mechaniczne na głębokość 0,25 m, • wykonanie warstwy odsączającej o gr. 10 cm po zagęszczeniu, • nawierzchnia z asfaltu drogowego o gr. 6 cm.
		2.2	Ciągi piesze	Działanie obejmuje budowę układu ciągów pieszych który będzie zapewniać dostęp do przejścia dla pieszych zlokalizowanego na wysokości podziemnego tunelu obsługującego perony stacji kolejowej. W szczególności ciągi piesze będą zapewniać komunikację stanowisk parkingowych dla niepełnosprawnych, strefy przystanków busowych oraz zapewnią dostęp do wiaty rowerowej. Technologia wykonania ciągów pieszych – kostka betonowa (ok. 320 m2): • kostka brukowa grub. 6 cm, • podsypka cementowo-piaskowa grub. 3 cm, • podbudowa z kruszywa łamanego grub. 10 cm, • grunt stabilizowany cementem. Szerokość ciągów pieszych: 2-2,50 m
		2.3	Stanowiska parkingowe	W ramach działania przewiduje się powstanie ok. 82 stanowisk (w tym 3 stanowiska dla osób niepełnosprawnych). Stanowiska parkingowe dla niepełnosprawnych zlokalizowane zostaną w strefie przylegającej do zatok przystankowych, zapewniając dostęp do ciągów pieszych. Przewiduje się następujące wymiary stanowisk parkingowych: - stanowiska standardowe dla samochodów osob. – 2,50 x 5,00 m, - stanowiska dla niepełnosprawnych – 3,60 x 2,50 m. Technologia nawierzchni stanowisk – płyty betonowe ażurowe (ok. 990 m2): • warstwa podsypkowa cementowo-piaskowa zagęszczana mechanicznie o grub. 5 cm, • wykonanie warstwy górnej podbudowy z kruszyw łamanych grub. 15 cm, • wykonanie nawierzchni z płytek ekologicznych, ażurowych betonowych (np. MEBA) o grubości 10 cm z otworami wypełnionymi żwirem, • zamontowanie krawężników betonowych wystających 15x30 cm z wykonaniem ław betonowych na podsypce cementowo-piaskowej. Przykładowa technologia nawierzchni stanowisk dla niepełnosprawnych – kostka betonowa (ok. 54 m2): • kostka drogowa grub. 8 cm, • podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm,

Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
				• podbudowa z kruszywa łamanego grub. 15 cm, • grunt stabilizowanych cementem.
		2.4	Zatoki przystankowe z przestrzenią postoju K&R	Działanie obejmuje wykonanie 2 zatok przystankowych (dla obu kierunków) dla lokalnej komunikacji busowej oraz strefy krótkiego postoju dla samochodów osobowych (tzw. stanowiska parkingowe "Kiss&Ride"). Technologia robót: - nawierzchnia – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej gr. 6 cm, - podsypka cem.-piask. grubości 3 cm, - podbudowa z chudego betonu Rm 9,0 MPa gr. 15 cm, - warstwa odsączająca/odcinająca z piasku gr. 10 cm. Powierzchnia stref parkowania objęta działaniem - ok. 250 m²
		2.5	Wypożyczenie parkingu w infrastrukturę techniczną	W ramach wyposażenia parkingu w infrastrukturę techniczną przewiduje się wykonanie oświetlenia, odwodnienia oraz montaż monitoringu. Parametry dla ww. infrastruktury przedstawiono poniżej: Oświetlenie: - ilość lamp: ok. 10 szt., - konstrukcja stalowa, ocynkowana, - zasilanie z istniejącej sieci elektroenergetycznej. Monitoring: ilość kamer - ok. 6 szt. Monitoring cyfrowy (IP), wykorzystujący infrastrukturę sieci LAN. Kamery obrotowe o rozdzielczościach Full HD (2.0 Mpx – 1920 - 1080), wyposażone w wandaloodporną obudowę, posiadające wysoki współczynnik ochrony przed czynnikami atmosferycznymi oraz opcję pracy ciągłej 24h/7 (kamera musi być wyposażona w oświetlenie nocne oraz mechaniczny filtr IR-Cut odcinającą światło z diod w ciągu dnia, połączone za pomocą sieci IP. Rejestrator sieciowy IP, umożliwiający obsługę wszystkich kamer. Odwodnienie: Dla potrzeb odwodnienia terenu parkingu P1, przewiduje się wykonanie instalacji kanalizacji deszczowej, dla której odbiornik stanowić będzie zestaw skrzynek rozsączających zlokalizowany w północnej części działki. Przy czym zakłada się że kanalizacja deszczowa odprowadzająca ścieki deszczowe do modułów rozsączających będzie wykonana z wykorzystaniem rur PCV lub PE o średnicach Ø315 mm dla kanałów głównych i bocznych i Ø160 mm dla połączeń od wpustów. Osadniki i separatory substancji ropopochodnych będą typowe, prefabrykowane, o parametrach dobranych do wielkości zlewni i przebiegu rurociągu kanalizacji deszczowej. Rurociągi będą doprowadzać wodę deszczową do modułów rozsączających. Moduły rozsączające wykonane będą z zestawów skrzynek ażurowych z PVC ułożonych na warstwie żwiru i na głębokości ok. 1,0 m pod poziomem terenu.

Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
				Ponadto działanie będzie obejmowało ewentualną przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej (sieci elektroenergetycznej, wodociągowej i teletechnicznej) w niezbędnym zakresie (wynikającym z projektu budowlanego i nieprzekraczającym 15% wartości robót).
		2.6	Elementy małej architektury	W ramach uzupełnienia przewidzianej w projekcie infrastruktury obsługi podróżnych przewiduje się następujący zakres elementów małej architektury: - Wiata na stojaki rowerowe - 1 szt. (pojemność na ok. 15 rowerów, konstrukcja stalowa, ocynkowana), - Stojak rowerowy - 1 szt. (ilość stanowisk - ok. 15, konstrukcja i wymiary stojaka dostosowane do rozmiarów wiaty), - Ławka - 6 szt. - konstrukcja ławki: stal nierdzewna lub ocynkowana i malowana, listwy: ok. 150-200 cm, drzewo iglaste lub kompozytowe (PVC), - Kosz na śmieci - 1 szt. - kosz z blachy stalowej w zestawie z pojemnikiem wewnętrznym ocynkowanym ogniowo. W standardzie piktogram „śmieci”, wysokość całkowita ok. 1500 mm, pojemność kosza ok. 70 l, - Tablica z regulaminem- 1 szt. -konstrukcja tablicy - stalowa ocynkowana
3	Budowa Parkingu P2 po zachodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	3.1	Stanowiska parkingowe	Działanie obejmuje budowę ok. 42 stanowisk parkingowych (w tym 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych). Układ miejsc parkingowych prostopadły do istniejącej drogi wewnętrznej (dostęp do stanowisk bezpośrednio z drogi). Przewiduje się następujące wymiary stanowisk parkingowych: - stanowiska standardowe dla samochodów osob. – 2,50 x 5,00 m, - stanowiska dla niepełnosprawnych – 3,60 x 2,50 m. Technologia nawierzchni stanowisk – kostka betonowa (ok. 500 m2): • warstwa odsączająca z piasku grub. 10 cm, • podbudowa grub. 10 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm, • podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm, • nawierzchnia z kostki kolorowej grub. 6 cm. Technologia nawierzchni stanowisk dla niepełnosprawnych – kostka betonowa (ok. 36 m2): • kostka drogowa grub. 8 cm, • podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm, • podbudowa z kruszywa łamanego grub. 15 cm, • grunt stabilizowanych cementem.
		3.2	Ciągi piesze	W ramach działania przewiduje się wykonać niewielki plac w ramach którego znajdzie się miejsce dla zamykanej wiaty ze stojakiem na rowery, ławki, kosza na śmieci oraz tablicy z regulaminem korzystania z parkingu. Działanie obejmuje jedynie roboty budowlane związane z wykonaniem nawierzchni ciągów pieszych, które zostaną wykonane zgodnie z poniższą technologią: • kostka brukowa grub. 6 cm, • podsypka cementowo-piaskowa grub. 3 cm,

Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
				• podbudowa z kruszywa łamanego grub. 10 cm, • grunt stabilizowanych cementem.
		3.3	Wypośażenia parkingu w infrastrukturę techniczną	W ramach wypośażenia parkingu w infrastrukturę techniczną przewiduje się wykonie oświetlenia oraz odwodnienia. Parametry dla ww. infrastruktury przedstawiono poniżej: Oświetlenie: - ilość lamp: ok. 4 szt., - słup stalowy, stożkowy, ocynkowany ogniowo, - technologia hybrydowa (panel fotowoltaiczny + turbina wiatrowa) Odwodnienie: Dla potrzeb odwodnienia terenu parkingu P2, przewiduje się wykonanie instalacji kanalizacji deszczowej, dla której odbiornik stanowić będzie zestaw skrzynek rozsączających zlokalizowany w południowej części działki. Przy czym zakłada się że kanalizacja deszczowa odprowadzająca ścieki deszczowe do modułów rozsączających będzie wykonana z wykorzystaniem rur PCV lub PE o średnicach ø315 mm dla kanałów głównych i bocznych i ø160 mm dla połączeń od wpustów. Osadniki i separatory substancji ropopochodnych będą typowe, prefabrykowane, o parametrach dobranych do wielkości zlewni i przebiegu rurociągu kanalizacji deszczowej. Rurociągi będą doprowadzać wodę deszczową do modułów rozsączających. Moduły rozsączające wykonane będą z zestawów skrzynek ażurowych z PVC ułożonych na warstwie żwiru i na głębokości ok. 1,0 m pod poziomem terenu. Ponadto działanie będzie obejmowało ewentualną przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej (sieci elektroenergetycznej, wodociągowej i teletechnicznej) w niezbędnym zakresie (wynikającym z projektu budowlanego i nieprzekraczającym 15% wartości robót).
		3.4	Elementy małej architektury	W ramach uzupełnienia przewidzianej w projekcie infrastruktury obsługi podróżnych przewiduje się następujący zakres elementów małej architektury: - wiatra na stojaki rowerowe - 1 szt. (ilość stanowisk: ok. 15, konstrukcja stalowa, ocynkowana), - Stojak rowerowy - 1 szt. (ilość stanowisk - ok. 15, konstrukcja i wymiary stojaka dostosowane do rozmiarów wiaty), - ławka - 1 szt. - konstrukcja ławki: stal nierdzewna lub ocynkowana i malowana, listwy: ok. 150-200 cm, drzewo iglaste lub kompozytowe (PVC), (lokalizacja ławek w pobliżu przystanków busów oraz przy wiacie rowerowej), - kosz na śmieci - 1 szt. - kosz z blachy stalowej w zestawie z pojemnikiem wewnętrznym ocynkowanym ogniowo. W standardzie piktogram „śmieci”, wysokość całkowita ok. 1500 mm, pojemność kosza ok. 70 l, - tablica z regulaminem- 1 szt. -konstrukcja tablicy - stalowa ocynkowana
4	Nadzór inwestorski	4.1	Koszty nadzoru inwestorskiego	Inspektor nadzoru inwestorskiego będzie reprezentantem interesów inwestora, zapewnić ma kontrolę zgodności wykonywanych robót z projektem, przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Wobec Inspektora nadzoru określone zostaną dodatkowe wymagania, jakie powinny spełniać osoby kierujące robotami budowlanymi oraz wykonujące nadzór inwestorski. Uczestnictwo

Ip	Zadanie	działania		Opis działania (z uwzględnieniem danych, parametrów, liczby opracowań etc.)
				inspektora nadzoru inwestorskiego w przygotowaniu zrealizowanego obiektu do odbioru i do użytkowania również daje inwestorowi gwarancję, że inwestycję zrealizowano zgodnie z prawem i oczekiwaniami inwestora. Do podstawowych obowiązków inspektora nadzoru należeć będzie: • reprezentowanie inwestora przez sprawowanie kontroli zgodności realizacji inwestycji z projektem, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i technologii specjalistycznej, • sprawdzanie jakości wykonywanych robót i zapobieganie zastosowaniu wyrobów budowlanych wadliwych i niedopuszczonych do stosowania w budownictwie, • sprawdzanie, udział w czynnościach odbioru gotowych obiektów budowlanych i przekazywanie ich do użytkowania, • potwierdzanie faktycznie wykonanych robót oraz usunięcia wad, a także na żądanie inwestora kontrolowanie, rozliczeń budowy. W zamówieniu publicznym określone zostaną warunki wyboru dla nadzoru inwestorskiego, w których zostaną określone wymagania w zakresie uprawnień. W zamówieniu publicznym będą mogły brać udział osoby/ firmy, które spełnią wszystkie warunki określone przez Inwestora w zakresie uprawnień. Inspektor nadzoru inwestorskiego wyłoniony zostanie w postępowaniu publicznym, z zachowaniem zasady konkurencyjności i przejrzystości - wg ofert.
5	Promocja źródeł finansowania	5.1	Promocja źródeł finansowania - koszt niekwalifikowany	Tablica informacyjno-pamiątkowa - 1 szt. Wykonana zostanie jedna tablica informacyjna, spełniająca warunki tablicy pamiątkowej - z materiałów odpornych na warunki atmosferyczne w całym okresie realizacji i trwałości projektu. Usługa zewnętrzna. Wybór wykonawcy na podstawie rozeznania rynku. Rozliczenie wg rzeczywiście poniesionych kosztów. Koszty - rozliczenie wg rzeczywiście poniesionych kosztów

C.3 Cele i wskaźniki projektu

C.3.1 Społeczno – gospodarcze cele projektu

CEL GŁÓWNY: Rozwój infrastruktury obsługi podróżnych przy stacji PKP w Kozłowie

1. Cele szczegółowe: Rozwój infrastruktury Park&Ride poprzez budowę parkingów dla samochodów w sąsiedztwie stacji PKP.
2. Rozwój punktu przesiadkowego bus - pociąg poprzez budowę stanowisk przystankowych dla busów w sąsiedztwie stacji PKP.
3. Rozwój punktu przesiadkowego bike&ride poprzez budowę wiat rowerowych w sąsiedztwie stacji PKP.

DŁUGOFALOWE ODDZIAŁYWANIE:

Jak wskazano wcześniej, projekt będzie miał pozytywny wpływ przede wszystkim na mieszkańców, którzy jadą do pracy do Krakowa lub Miechowa. W tym momencie z pociągu

korzysta tylko część jadących poza gminę do pracy. Są to osoby z Kozłowa albo osoby dojeżdżające na stację busem. Samochody osobowe mieszkańcy zostawiają na miejscu niechętnie. Jest to bowiem miejsce nieoświetlone, na uboczu, nie gwarantujące bezpieczeństwa pojazdu.

Dzięki projektowi powstanie nowoczesny, monitorowany parking, na którym będzie można zostawić samochód bez obaw, że zostanie on zniszczony. Efektem w dłuższej perspektywie będzie nabycie przez mieszkańców pozytywnych nawyków komunikacyjnych, tzn. uznanie podróży koleją jako wygodniejsze i tańsze rozwiązanie w stosunku do przejazdu samochodem.

Pozytywnym efektem, poza oszczędnościami związanymi z podróżą tańszym środkiem transportu będzie efekt ekologiczny czyli stałe zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, w szczególności tlenków azotu i dwutlenku węgla.

Inny aspekt zdrowotny dotyczy podróży rowerem. W punkcie C.1.1. podano, że odległości od stacji poszczególnych sołectw to maksymalnie 6 km. Przyjmując średnią 3 km, dojazd w dwie strony, a także 5 przejazdów w tygodniu, mówimy o tygodniowym przejeździe na rowerze odcinka 30 km.

$3 \text{ km} \times 2 \times 5 = 30 \text{ km}$.

Rowerzysta jadący ze średnią prędkością 12 km / godzinę będzie wykonywał umiarkowany wysiłek fizyczny przez 2,5 godziny tygodniowo.

$30 \text{ km} / 12 \text{ km/h} = 2,5 \text{ h}$

Jest to właśnie tyle, ile zaleca Światowa Organizacja Zdrowia, dla zachowania sprawności fizycznej (150 min / tydzień umiarkowanego wysiłku lub 75 min / tydzień intensywnego wysiłku). Dodatkową korzyścią z projektu będzie zatem poprawa stanu zdrowia części mieszkańców.

Stworzenie nowoczesnego punktu przesiadkowego będzie równocześnie zachętą dla mieszkańców do poszukiwania pracy poza terenem gminy. Dotyczy to zwłaszcza tych, którzy z różnych powodów, wbrew własnym interesom trwają przy pracy w niedochodowym rolnictwie. Oznacza to, że projekt będzie impulsem do poprawy sytuacji na rynku pracy i do poprawy standardu życia części mieszkańców.

C.3.2 W jaki sposób projekt spełni potrzeby opisane w pkt. C.1.1

W punkcie C.1.1, jako potrzeby związane z realizacją projektu wskazano wprowadzenie ułatwień dla mieszkańców całej gminy w korzystaniu z transportu kolejowego, w szczególności dla osób, które:

1. Posiadają samochód osobowy, którym dojeżdżają na stację kolejową,
2. Planują dojeżdżać na stację kolejową rowerem,
3. Planują dojeżdżać na miejsce busem.

Ad. 1

W ramach projektu powstanie parking po dwóch stronach stacji, tzn. obsługujący w dogodny sposób wszystkie miejscowości gminy. Łącznie będą to 124 miejsca, w tym 4 miejsca dla os. niepełnosprawnych. Teren będzie oświetlony i monitorowany, co oznacza, że mieszkańcy nie będą mieli obaw o bezpieczeństwo pozostawionych samochodów. Dojście będzie wygodne dzięki ciągom pieszym wiodącym na stację, co oznacza, że parkingi będą wykorzystywane przez cały rok.

Ad. 2

W ramach projektu powstaną dwie wiaty rowerowe - jedna po stronie północnej i jedna po stronie południowej. Jak wskazano w punkcie C.1.1. najdalej położone miejscowości w gminie dzieli od stacji ok 6 km. Jest to więc odległość, którą większość mieszkańców może pokonać na rowerze. W literaturze przyjmuje się, że w przypadku połączeń bike&ride optymalną długością przejazdu rowerem jest 5 km. Takie podejście przyjęto m.in. w Narodowej Strategii Rowerowej Danii, czyli kraju będącego w czołówce, jeśli chodzi o sukces w rozwoju ekologicznego transportu.

(www.trm.dk/en/publications/2014/denmark-on-your-bike-the-national-bicycle-strategy).

Ad. 3

Już teraz busy przejeżdżają i zatrzymują się w sąsiedztwie stacji PKP. Nie ma jednak wiat przystankowych, ani ławek, na których można czekać na bus. Jest to niekomfortowe dla mieszkańców starszych, niepełnosprawnych czy rodziców z małymi dziećmi. W projekcie powstaną stanowiska dla busów. Pojawią się też ławki, na których będzie można

przysiąść i poczekać. Na miejscu pojawią się tablice informacyjne i oświetlenie.

Reasumując, zakres projektu został sformułowany w taki sposób, aby uwzględnić potrzeby wszystkich mieszkańców. Korzystać będą osoby niezależnie od statusu materialnego, wieku czy poziomu sprawności. Na miejsce komfortowo będą mogli dojechać i ci, którzy mają samochód, i ci mieszkańcy którzy muszą korzystać z busów.

C.3.3 W jaki sposób projekt przyczyni się do osiągnięcia celów programu operacyjnego

ZGODNOŚĆ Z CELAMI RPO:

Projekt realizuje cele wskazane w SZOOP RPO (punkt 5. w opisie poddziałania 7.2.4.) poprzez:

- integrację transportu kolejowego z innymi środkami transportu - w tym przypadku transportu samochodowego, rowerowego i busowego z transportem kolejowym,
- tworzenie infrastruktury służącej obsłudze podróżnych korzystających z kolei - budowa miejsc przesiadkowych: parkingów, stanowisk dla busów, oświetlenia, ciągów pieszych, monitoringu, ławek, wiat.

ZGODNOŚĆ ZE STRATEGIĄ ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO:

Zgodność poprzez realizację następujących celów:

3.1 Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej

3.1.5 Rozwój zintegrowanego transportu w ramach aglomeracji krakowskiej – transport aglomeracyjny, tworzony przede wszystkim w oparciu o szybką kolej aglomeracyjną, premetro/metro, szybki tramwaj.

3.3 Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie

3.3.1 Budowa nowych oraz rozbudowa istniejących szlaków kolejowych (w tym również turystycznych tras kolejowych) i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem, subregionalnymi węzłami transportowymi oraz sąsiednimi regionami, ze szczególnym uwzględnieniem polskoślowskiej strefy przygranicznej, także pod kątem zwiększania bezpieczeństwa ruchu.

3.4 Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportu

3.4.1 Wsparcie procesów efektywnej integracji systemów transportowych, ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu zbiorowego oraz rozwoju transportu zrównoważonego, przede wszystkim na obszarach o unikalnych walorach turystyczno-uzdrowiskowych.

C.3.4 Wskaźniki realizacji projektu

Wskaźniki produktu

lp	Nazwa wskaźnika	Sposób pomiaru	jm	Wartość bazowa	2019	2020	2021	Suma wartości
1	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	2	2
2	Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	124	124

lp	Nazwa wskaźnika	Sposób pomiaru	jm	Wartość bazowa	2019	2020	2021	Suma wartości
3	Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	5	5
4	Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	2	2
5	Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	2	2
6	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	30	30
7	Liczba innej infrastruktury służącej obsłudze podróżnych	Protokoły odbioru robót budowlanych częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	0	2	2

Wskaźniki rezultatu

lp	Nazwa wskaźnika	Sposób pomiaru	jm	Wartość bazowa	2021	2022	Wartość docelowa
1	Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych	Kontrole oraz sprawozdania przygotowane przez Gminę Kozłów częstotliwość pomiaru - 1 na rok	osoby/rok	0	0	65120	65120

lp	Nazwa wskaźnika	Sposób pomiaru	jm	Wartość bazowa	2021	2022	Wartość docelowa
2	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	Kontrole oraz sprawozdania przygotowane przez Gminę Kozłów częstotliwość pomiaru - 1 na rok	szt.	0	0	24800	24800

Metodyka oszacowania wartości wskaźnika rezultatu

WSKAŹNIK 1 - Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych
Wartość wskaźnika ustalono na podstawie publikacji "Aktualizacja Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej" z którego wynika, że przed kilkanaście laty 160 osób z gminy wsiadało w czasie porannych godzin szczytu do pociągu. Można zakładać, że liczba ta zwiększy się o 100%. Będzie to wynikało z poprawy warunków użytkowania, poprawy dostępności dzięki realizacji projektu oraz stąd, że w porównaniu z okresem badania znacznie zmniejszyło się bezrobocie. Przyjęto wobec tego 320 osób regularnie podróżujących i regularnie korzystających z infrastruktury.
W celu oszacowania wartości wskaźnika w odniesieniu do 1 roku (zgodnie z jednostką wskazaną w Katalogu wskaźników), przyjęto następujące założenia:

- Parkingi Park&Ride (124 stanowiska)
Założono, że wskaźnik napelnienia pojazdów (dojeżdżających do parkingu) będzie wynosił ok. 2, a średni udział zajętych miejsc parkingowych w ciągu dnia wyniesie około 80%. Ponadto przyjęto, że parkingi będą wykorzystywane głównie w dni robocze, tj. około 250 dni w roku.
Pomijając w obliczeniach stanowiska dla os. niepełnosprawnych, których ilość jest narzucona przepisami prawa do obliczeń ostatecznie przyjęto:
 $120 \times 2 \times 250 \text{ dni} \times 0,8 = 48000 \text{ os./rok}$
- Stanowiska Bike&Ride (30 st.)
Przyjęto, że sezon na jazdę rowerem trwa około 7 miesięcy, przy czym korzystanie ze stanowisk Bike&Ride będzie się głównie sprowadzało do dni roboczych. Tym samym przyjęto 154 dni robocze w ciągu tzw. „sezonu rowerowego”. W efekcie oszacowano ilość osób korzystających z infrastruktury jak poniżej:
 $30 \text{ os.} \times 154 \text{ dni} = 4620 \text{ os./rok}$
- Zatoki przystankowe wraz z przestrzenią postojową "K&R"
Przyjęto ponadto, że pozostała część osób dojeżdżająca do pracy/szkoły poza teren Gminy Kozłów będzie korzystać z oferty przejazdów kolejowych pomimo braku samochodu czy też roweru. Osoby te będą korzystać z transportu zorganizowanego (zatoeki busowe) lub też będą podwożone na stację przez osoby trzecie (z wykorzystaniem tzw. stanowisk Kiss&Ride).
Stąd przyjęto:
 $50 \text{ os.} \times 250 \text{ dni} = 12500 \text{ os./rok}$

W efekcie przyjęto ostatecznie wskaźnik „Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych” na poziomie 65120 osób/rok.

WSKAŹNIK 2 - Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”.
Łącznie w projekcie powstają 124 miejsca parkingowe. Przyjęto, że średni udział zajętych miejsc parkingowych w ciągu dnia wyniesie około 80%. Przyjęto przy tym, że parkingi będą wykorzystywane w dni pracy i szkoły, średnio w ciągu roku jest to 250 dni.
Przyjęta wartość wskaźnika na poziomie 24800 wjazdów rocznie wynika z przeliczenia:
 $124 \text{ stanowiska parkingowe} \times 0,8 \times 250 \text{ dni / rok} = 24\,800 \text{ zajętych miejsc / rok}$

C.3.5 Zatrudnienie w wyniku realizacji projektu

Ip	Rodzaj stanowiska	Podstawa zatrudnienia	Wymiar	Zakres finansowania	Zakres czynności
----	-------------------	-----------------------	--------	---------------------	------------------

C.4 Promocja źródła finansowania projektu

Powstała w projekcie infrastruktura zostanie oznakowana zgodnie z zasadami podanymi w Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji.

W ramach działań informacyjno-promocyjnych objętych kosztami kwalifikowanymi miejsce realizacji projektu oznaczone zostanie dwiema tablicami informacyjnymi o dodatkowej funkcji tablic pamiątkowych, które wykonane będą zgodnie z ww. wytycznymi, ze wskazaniem współfinansowania ze środków UE i innymi wymaganymi oznaczeniami graficznymi. Tablice informacyjno-pamiątkowe umieszczone zostaną w miejscach dobrze widocznych i ogólnie dostępnych, tak aby jak największa liczba osób miała możliwość zapoznania się z ich treścią. Preferowana lokalizacja - przy wjeździe na parkingi.

Tablice wykonane zostaną z materiałów gwarantujących ich wytrzymałość co najmniej w okresie trwałości projektu. Do promocji projektu i źródeł jego finansowania wykorzystana zostanie również strona internetowa beneficjenta (bez ponoszenia kosztów) - gdzie znajdą się informacje o projekcie, jego celach, planowanych efektach, wartości projektu, źródłach finansowania, harmonogramie projektu, dodatkowo zdjęcia i materiały audiowizualne. Strona projektu oznaczona zostanie poprzez umieszczenie wymaganych elementów graficznych:

- znak Unii Europejskiej,
- barwy RP,
- znak Funduszy Europejskich,
- oficjalne logo promocyjne województwa małopolskiego.

Wszystkie materiały oraz dokumenty związane z realizacją projektu będą oznaczane w sposób zgodny z wytycznymi, zawartymi w ww. dokumentach, z jasno zaznaczoną informacją o źródłach finansowania projektu. Działania promocyjne i informacyjne rozpoczną się w chwili przyznania dotacji rozwojowej na realizację projektu i trwać będą przez cały jego okres.

Informacje na stronie internetowej pojawią się w chwili przyznania dotacji ze środków UE i będą na bieżąco aktualizowane, tak aby powiadamiać odbiorców o stanie realizacji projektu, jego przebiegu i zakończeniu. W ten sposób osoby zainteresowane będą miały łatwy dostęp do potrzebnych informacji.

D Stopień przygotowania projektu do realizacji oraz wpływ projektu na środowisko

D. 1 Stan przygotowania projektu do realizacji

1. Cały projekt

2. Tryb przygotowania projektu do realizacji

Zaprojektuj i wybuduj

3. Uzasadnienie wybranego trybu

Projekt posiada opracowany w styczniu 2019 r. Program Funkcjonalno-Użytkowy pn. "Budowa parkingów Park&Ride dla obsługi stacji kolejowej w Kozłowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą". Opracowanie ostatecznej dokumentacji projektowej oraz pozyskanie ostatecznego pozwolenia na budowę przewiduje się na I połowę 2020 roku.

4. Najważniejsze elementy oceny stanu przygotowania projektu

4.1 Decyzje/pozwolenia/zgłoszenia robót etc.

Wnioskodawca dysponuje dokumentami dotyczącymi zagospodarowania przestrzennego

uzasadnienie wybranej opcji

Obszar inwestycji nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Wnioskodawca dostarczy Decyzję ULICP dla przedmiotowego terenu.

4.2 Dokumentacja projektowa

Wnioskodawca posiada opracowany Program funkcjonalno-użytkowy

uzasadnienie wybranej opcji

Wnioskodawca posiada opracowany Program Funkcjonalno-Użytkowy pn. "Budowa parkingów Park&Ride dla obsługi stacji kolejowej w Kozłowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą", obejmujący zakres robót ujętych we wniosku aplikacyjnym.

Opracowanie ostatecznej dokumentacji projektowej przewiduje się na I połowę 2020 roku.

Pozwolenie na budowę oraz wszelkie inne decyzje i uzgodnienia dotyczące zakresu projektu zostaną dostarczone zgodnie z zapisami Regulaminu konkursu tj. najpóźniej na dzień złożenia pierwszego wniosku o płatność

4.3 Dysponowanie nieruchomością na cele realizacji projektu

Projekt / zadanie posiada uregulowany status prawny nieruchomości

uzasadnienie wybranej opcji

Wnioskodawca posiada prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane dla działek o nr ewid. 1522/5 - ob. Kozłów, 1/4 oraz 1/29 obręb Przysieka.

Ponadto wnioskodawca posiada zgodę Starosty Miechowskiego na lokalizację zjazdów z drogi powiatowej (dz. 1522/3, ob. Kozłów).

Całość inwestycji będzie realizowana na wskazanych działkach.

D.2 Wpływ projektu na środowisko

1. Cały projekt

1.1 Uzasadnienie wybranej opcji

Pod względem środowiskowym analizowany jest cały projekt. Co prawda inwestycja obejmuje 2 parkingi nie sąsiadują ze sobą bezpośrednio, ale pod względem logicznym i funkcjonalnym tworzą wspólną całość i ich lokalizacja jest ściśle związana ze stacją kolejową w Kozłowie. Nie ma w projekcie działań, których charakter byłby odrębny od wymienionych powyżej inwestycji, i które nie składałyby się na efekt finalny w postaci zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

2. Rodzaj przedsięwzięcia	3. Uzyskano ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach / decyzję stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko / decyzję umarzającą postępowanie	3.1 Uzasadnienie wybranej opcji wskazujące numer i datę uzyskanych decyzji
B. przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko	Nie	Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 56 ww. rozporządzenia: Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć: [...]garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 50, 52–55 i 57, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż: a) 0,2 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, b) 0,5 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a Projekt obejmuje powierzchnię większą niż 0,2 ha i będzie realizowany na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej, który jest wymieniony wśród form ochrony przyrody, o których mowa w ww. zapisach Ustawy, a zatem zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym wnioskodawca wystąpił do RDOŚ z wnioskiem o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Spodziewany okres wydania DŚU - luty 2019 r.

4. Uzasadnienie w przypadku projektów dla których uzyskano kilka decyzji

Nie dotyczy

5. Wpływ projektu na klimat

Cele unijnej Strategii Europa 2020 w odniesieniu do zmian klimatu i związanego z zagadnieniami klimatycznymi, efektywnego wykorzystania energii zostały sformułowane w odniesieniu do stanu na rok 2020 w sposób następujący:

1. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r. (lub nawet o 30 proc., jeśli warunki będą sprzyjające).
2. Osiągnięcie 20% poziomu energii pochodzącej z OZE (dla Polski 15%).
3. Wzrost efektywności energetycznej o 20 proc.

Z wyjątkiem marginalnego zapotrzebowania na energię elektryczną, wynikającego z obsługi urządzeń - oświetlenia, monitoringu, w ramach projektu nie powstaną nowe źródła zanieczyszczeń. Nie będzie zwłaszcza uruchamianych węglowe instalacje grzewczych. Natomiast lokalizacja obydwu parkingów pozwoli na istotne zmniejszenie ruchu samochodów osobowych w gminie oraz na głównych trasach łączących gminę z większymi ośrodkami miejskimi w regionie (Miechów, Kraków), a także będzie stanowić zachętę dla zwiększenia liczby połączeń transportu zbiorowego. Większa dostępność transportu zwłaszcza dla mieszkańców terenów wiejskich pozwoli zwiększyć liczbę kursujących busów.

Efektem projektu będzie zatem mniejsza emisja gazów cieplarnianych, zwłaszcza CO₂, co ograniczy negatywny wpływ systemu transportowego na postępowanie

efektu cieplarnianego.

Parkingi będą zlokalizowane w pobliżu centrum Gminy, bezpośrednio przy stacji kolejowej w Kozłowie, co ma zmaksymalizować dostępność dla użytkowników. Wpływ na wybór lokalizacji miał też fakt, że są to tereny gminne, a zatem można je wykorzystać bez dodatkowych kosztów. Łącznie oznacza to, że sytuacja klimatyczna nie miała większego wpływu na dobór lokalizacji.

Szacuje się, że w perspektywie do 2100 roku maksymalny wzrost temperatury wyniesie 3-4 st. C, a zmiana ilości opadów wyniesie ok. 10-15%. Prace prowadzone będą w znacznej odległości od cieków wodnych, a zatem nie ma zagrożenia powodziowego. Odnośnie zmian temperatury oraz zmiany ilości wiatrów (dłuższe okresu ciszy i częstsze wiatry huraganowe), przeciwdziałanie w ramach projektu polegać będzie na doborze wysokiej jakości materiałów budowlanych, zgodnych z przepisami obowiązującego prawa.

W efekcie zmiany natężenia zjawisk atmosferycznych nie będą wpływać ani na jakość parkingów.

E Pomoc publiczna uzyskana i planowana do uzyskania dla potrzeb realizacji projektu.		
E.1 Pomoc publiczna we wnioskowanym projekcie		
1.	Czy w projekcie wystąpi pomoc publiczna lub pomoc de minimis?	POMOC PUBLICZNA NIE WYSTĄPI
2.	Uzasadnienie wybranej opcji	Przeanalizowano możliwość wystąpienia pomocy publicznej, zgodnie z zapisami art. 107 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz orzecznictwa Komisji Europejskiej i Sądów Unii Europejskiej. Wskazują one, iż pomocą publiczną jest wszelka pomoc, która kumulatywnie spełnia następujące przesłanki: a. beneficjentem wsparcia jest przedsiębiorca w rozumieniu funkcjonalnym; b. jest udzielona za pośrednictwem lub ze źródeł państwowych w jakiegokolwiek formie; c. stanowi korzyść dla beneficjenta oraz jest selektywna; d. zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorcom; e. oraz wpływa na wymianę handlową pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej. Nie spełnienie choćby jednej z powyżej przedstawionych przesłanek nie pozwala zakwalifikować danego rodzaju wsparcia jako pomocy publicznej. W zakresie pkt. a - adresatem pomocy publicznej są wyłącznie przedsiębiorstwa w rozumieniu wspólnotowego prawa konkurencji. Zgodnie z dostępnym orzecznictwem przedsiębiorstwem jest każdy podmiot zaangażowany w działalność gospodarczą, bez względu na jego status prawny oraz sposób jej finansowania. Należy tu dodać, iż za działalność gospodarczą uważana jest niemal każda działalność (handlowa, usługowa, dystrybucyjna, produkcyjna), której rezultat w postaci wytworzonych towarów lub świadczonych usług stanowi przedmiot wymiany rynkowej. W omawianym przypadku Gmina Kozłów, mimo że może być traktowana jak przedsiębiorca, to nie będzie prowadzić w żadnej formie wymiany rynkowej, gdyż w świetle definicji w wymianie rynkowej występuje pieniądź, natomiast w projekcie nie będzie występować żadna forma sprzedaży czy świadczenia odpłatnego usług. Równocześnie informuję, że: • operatorem powstałej infrastruktury będzie Gmina Kozłów; • parkingi będą przeznaczone wyłącznie na cele obsługi osób korzystających z transportu zbiorowego o czym będą informować stosowne tablice z regulaminem, które zostaną umieszczone w obu lokalizacjach (w widocznych miejscach przy wjazdach na parkingi). Przy czym korzystanie z parkingu nie będzie ograniczone do biletów zamkniętego kręgu przewoźników (każdy bilet komunikacji zbiorowej będzie umożliwiał parkowanie), • możliwość korzystania z zatok dla busów nie będzie ograniczona do zamkniętego kręgu przewoźników, • na obszarze parkingów nie będzie prowadzona żadna sprzedaż, a ich teren nie będzie przedmiotem wynajmu, sprzedaży lub dzierżawy. Projekt należy uznać za niekonkurencyjny z uwagi na fakt, że pozostawienie pojazdu na parkingu dla osób korzystających z komunikacji zbiorowej będzie bezpłatne, co implikuje, że Wnioskodawca nie będzie prowadzić działań dla osiągnięcia takich samych lub zbliżonych celów, o które w tym samym

		czasie i w takim samym otoczeniu zabiegają inne podmioty gospodarcze. Należy przy tym zauważyć, że w otoczeniu projektowanych parkingów brak jest jakichkolwiek obiektów publicznych, usługowych itp. Ponadto inne parkingi w gminie Kozłów (przy Szkole Podstawowej, pod Kościołem oraz pod Urzędem Gminy) z uwagi na ich odległość od stacji PKP nie będą stanowić konkurencji dla przedmiotowej inwestycji. Tym samym udowodniono również, że nie występuje warunek opisany w pkt. d. mówiący o możliwości zakłócenia konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorcom oraz pkt. e, który odnosi się do ewentualnego wpływu na wymianę handlową pomiędzy Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej. Mając powyższe na względzie należy uznać, iż w projekcie nie występuje pomoc publiczna.
3.	Rodzaj pomocy publicznej	
3.1	regionalna pomoc inwestycyjna (z wyłączeniem celu tematycznego 3)	Nie
3.2	pomoc de minimis	Nie
3.3	regionalna pomoc inwestycyjna w zakresie celu tematycznego 3 - wzmocnianie konkurencyjności mikro, małych i średnich przedsiębiorców	Nie
3.4	pomoc inwestycyjna w zakresie efektywności energetycznej	Nie
3.5	pomoc inwestycyjna na infrastrukturę lokalną	Nie
3.6	pomoc inwestycyjna w zakresie odnawialnych źródeł energii oraz wysokosprawnej kogeneracji	Nie
3.7	pomoc inwestycyjna w zakresie infrastruktury sfery badawczo-rozwojowej i innowacyjnej	Nie
3.8	pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego	Nie
3.9	pomoc inwestycyjna w zakresie infrastruktury energetycznej	Nie
3.10	pomoc inwestycyjna na efektywny energetycznie system ciepłowniczy i chłodniczy	Nie
3.11	pomoc na infrastrukturę sportową lub wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną	Nie
3.12	pomoc publiczna zgodna ze wspólnym rynkiem	Nie
3.13	inna pomoc	Nie
4.	Podstawa prawna udzielenia pomocy publicznej	
5.	Czy Wnioskodawca uzyskał lub planuje uzyskać pomoc na ten sam projekt od innych organów przyznających pomoc?	

E.3 Efekt zachęty		
1.	Czy przed zarejestrowaniem wniosku prace nad projektem zostały rozpoczęte?	
1.1	Zakres przeprowadzonych prac	
2	W jaki sposób uzyskana pomoc wpłynie na realizację projektu ?	
	Uzasadnienie	

F. Zasady dofinansowania projektu – RPO WM

F.1 Opcje finansowania	
1. Zryczałtowana stawka procentowa dochodów/ Zmniejszona stopa dofinansowania	Nie
2. Luka w finansowaniu	Nie
3. Pomoc publiczna	Nie
4. Dofinansowanie na zasadach ogólnych	Tak
5. Inne	Nie

Uzasadnienie wybranej/wybranych opcji

Wybrano opcję "dofinansowanie na zasadach ogólnych" ponieważ projektu nie można zaliczyć do kategorii projektów generujących dochód po ukończeniu oraz projekt w całości nie jest objęty zasadami pomocy publicznej,
W szczególności:

- koszt kwalifikowany projektu nie przekracza 1 mln EUR,
- obejmuje inwestycje w infrastrukturę, jednak korzystanie z niej nie podlega opłatom bezpośrednio ponoszonym przez korzystających,
- nie pociąga za sobą sprzedaży gruntów, budynków lub dzierżawy gruntów, albo też najmu budynków, ani też innych odpłatnych świadczeń.

Tym samym zastosowano opcję dofinansowania na zasadach ogólnych.

G. Kwalifikowalność podatku VAT

G.1 Prawna możliwość odzyskania VAT z projektu		Kwalifikowalność VAT
1. Istnieje prawna możliwość odzyskania VAT w całości	Nie	
2. Istnieje prawna możliwość częściowego odzyskania VAT	Nie	
3. Nie istnieje prawna możliwość odzyskania VAT	Tak	Tak

Uzasadnienie do wybranej opcji wraz z podaniem podstawy prawnej

W niniejszym projekcie podatek VAT stanowi koszt kwalifikowany, ponieważ na dzień składania wniosku aplikacyjnego Wnioskodawca nie ma prawnej możliwości odzyskania podatku VAT, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak i eksploatacyjnym.

Zgodnie z art. 86 ust. 1 ustawy o VAT, podatnikom VAT przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego jeżeli nabywane towary lub usługi wykorzystywane są do wykonywania czynności opodatkowanych, co oznacza, że dla rozliczenia podatku VAT muszą być spełnione jednocześnie dwa warunki:

- beneficjent jest podatnikiem VAT oraz
- zakupione przez beneficjenta towary i usługi wykorzystywane są przez niego do wykonywania czynności opodatkowanych.

W rozpatrywanym przypadku:

- mamy do czynienia z czynnym podatnikiem VAT
- przedmiotem projektu jest ogólnodostępna infrastruktura publiczna, z wykorzystaniem której nie będzie prowadzona żadna sprzedaż opodatkowana podatkiem od towarów i usług.

W szczególności infrastruktura wykonana w ramach projektu nie będzie wydierżawiona, wynajęta lub sprzedana. Nie będzie również na jej terenie prowadzona żadna sprzedaż, dotyczy to również sprzedaży biletów komunikacji zbiorowej.

Nie będą również pobierane opłaty za korzystanie z przystanków przez przewoźników.

Brak sprzedaży lub też brak opodatkowania podatkiem VAT usługi publicznej i wynikający z tego brak wystąpienia podatku należnego, eliminuje możliwość odzyskania podatku naliczonego od kosztów inwestycyjnych i operacyjnych, co jest równoznaczne z uznaniem, iż podatek VAT jest kosztem kwalifikowanym.

H. Harmonogram rzeczowo-finansowy projektu

H.1 Planowane koszty w ramach projektu

Lp	Nazwa Działania	Kategoria kosztów	Rok	Kwalifikowane	Rodzaj dofinansowania	proporcja VAT	stawka VAT	kwota netto	wysokość kosztów podatku VAT kwalifikowanego	wysokość kosztów podatku VAT niekwalifikowanego	Razem koszty kwalifikowane	Razem koszty niekwalifikowane	RAZEM KOSZTY	poziom dofinansowania	wartość dofinansowania
Zadanie: 1		Koszty przygotowawcze						102 734,22	23 628,88	0,00	126 363,10	0,00	126 363,10		107 408,63
1.1	Program funkcjonalno-użytkowy	Opracowanie dokumentacji technicznej i projektowej	2019	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	13 008,13	2 991,87	0,00	16 000,00	0,00	16 000,00	85,00%	13 600,00
1.2	Analiza finansowo-ekonomiczna	Opracowanie dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku o dofinansowanie - analiza finansowo-ekonomiczna przedsięwzięcia	2019	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	11 382,11	2 617,89	0,00	14 000,00	0,00	14 000,00	85,00%	11 900,00
1.3	Dokumentacja projektowa	Opracowanie dokumentacji technicznej i projektowej	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	78 343,98	18 019,12	0,00	96 363,10	0,00	96 363,10	85,00%	81 908,63
Zadanie: 2		Budowa Parkingu P1 po wschodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie						1 159 543,76	266 695,06	0,00	1 426 238,82	0,00	1 426 238,82		1 212 302,94
2.1	Układ komunikacyjny parkingu P1	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	221 343,43	50 908,99	0,00	272 252,42	0,00	272 252,42	85,00%	231 414,55
2.1	Układ komunikacyjny parkingu P1	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	295 124,57	67 878,65	0,00	363 003,22	0,00	363 003,22	85,00%	308 552,73
2.2	Ciągi piesze	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	95 819,64	22 038,52	0,00	117 858,16	0,00	117 858,16	85,00%	100 179,43
2.2	Ciągi piesze	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	127 759,52	29 384,69	0,00	157 144,21	0,00	157 144,21	85,00%	133 572,57
2.3	Stanowiska parkingowe	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	26 025,60	5 985,89	0,00	32 011,49	0,00	32 011,49	85,00%	27 209,76
2.3	Stanowiska parkingowe	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	34 700,80	7 981,18	0,00	42 681,98	0,00	42 681,98	85,00%	36 279,68
2.4	Zatoki przystankowe z przestrzenią postoju K&R	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	37 123,93	8 538,50	0,00	45 662,43	0,00	45 662,43	85,00%	38 813,06
2.4	Zatoki przystankowe z przestrzenią postoju K&R	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	49 498,57	11 384,67	0,00	60 883,24	0,00	60 883,24	85,00%	51 750,75
2.5	Wypośażenie parkingu w infrastrukturę techniczną	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	103 349,02	23 770,27	0,00	127 119,29	0,00	127 119,29	85,00%	108 051,39

Lp	Nazwa Działania	Kategoria kosztów	Rok	Kwalifikowane	Rodzaj dofinansowania	proporcja VAT	stawka VAT	kwota netto	wysokość kosztów podatku VAT kwalifikowanego	wysokość kosztów podatku VAT niekwalifikowanego	Razem koszty kwalifikowane	Razem koszty niekwalifikowane	RAZEM KOSZTY	poziom dofinansowania	wartość dofinansowania
Zadanie: 2		Budowa Parkingu P1 po wschodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie						1 159 543,76	266 695,06	0,00	1 426 238,82	0,00	1 426 238,82		1 212 302,94
2.5	Wypożyczenie parkingów w infrastrukturę techniczną	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	137 798,68	31 693,70	0,00	169 492,38	0,00	169 492,38	85,00%	144 068,52
2.6	Elementy małej architektury	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	31 000,00	7 130,00	0,00	38 130,00	0,00	38 130,00	85,00%	32 410,50
Zadanie: 3		Budowa Parkingu P2 po zachodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie						407 335,91	93 687,26	0,00	501 023,17	0,00	501 023,17		425 869,67
3.1	Stanowiska parkingowe	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	92 590,25	21 295,76	0,00	113 886,01	0,00	113 886,01	85,00%	96 803,10
3.1	Stanowiska parkingowe	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	123 453,66	28 394,34	0,00	151 848,00	0,00	151 848,00	85,00%	129 070,80
3.2	Ciągi piesze	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	5 156,57	1 186,01	0,00	6 342,58	0,00	6 342,58	85,00%	5 391,19
3.2	Ciągi piesze	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	6 875,43	1 581,35	0,00	8 456,78	0,00	8 456,78	85,00%	7 188,26
3.3	Wypożyczenia parkingów w infrastrukturę techniczną	Roboty budowlane	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	45 397,14	10 441,34	0,00	55 838,48	0,00	55 838,48	85,00%	47 462,70
3.3	Wypożyczenia parkingów w infrastrukturę techniczną	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	105 862,86	24 348,46	0,00	130 211,32	0,00	130 211,32	85,00%	110 679,62
3.4	Elementy małej architektury	Roboty budowlane	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	28 000,00	6 440,00	0,00	34 440,00	0,00	34 440,00	85,00%	29 274,00
Zadanie: 4		Nadzór inwestorski						31 337,60	7 207,65	0,00	38 545,25	0,00	38 545,25		32 763,46
4.1	Koszty nadzoru inwestorskiego	Nadzór inwestorski	2020	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	13 430,40	3 088,99	0,00	16 519,39	0,00	16 519,39	85,00%	14 041,48
4.1	Koszty nadzoru inwestorskiego	Nadzór inwestorski	2021	Tak	bez pomocy	100,00%	23,00%	17 907,20	4 118,66	0,00	22 025,86	0,00	22 025,86	85,00%	18 721,98
Zadanie: 5		Promocja źródeł finansowania						2 032,52	0,00	467,48	0,00	2 500,00	2 500,00		0,00
5.1	Promocja źródeł finansowania - koszt niekwalifikowany	Promocja	2020	Nie	bez pomocy	100,00%	23,00%	2 032,52	0,00	467,48	0,00	2 500,00	2 500,00	0,00%	0,00
Suma:								1 702 984,01	391 218,85	467,48	2 092 170,34	2 500,00	2 094 670,34		1 778 344,70

H.2 Koszty limitowane

Kategoria kosztów	Koszty działania	%
Suma	0,00	

H.3 Koszty podsumowanie

Koszty kwalifikowane

Zadania	Suma kosztów kwalifikowanych	Objętych dofinansowaniem ogólnym	Objętych regionalną pomoc inwestycyjną (z wyłączeniem celu tematycznego 3)	Objętych pomocą de minimis	Objętych regionalną pomoc inwestycyjną w zakresie celu tematycznego 3 - wzmacnianie konkurencyjności mikro, małych i średnich przedsiębiorców	Objętych pomoc inwestycyjną w zakresie efektywności energetycznej	Objętych pomocą inwestycyjną na infrastrukturę lokalną	Objętych pomocą inwestycyjną w zakresie odnawialnych źródeł energii oraz wysokosprawnej kogeneracji	Objętych pomocą inwestycyjną w zakresie infrastruktury sfery badawczo-rozwojowej i innowacyjnej	Objętych pomocą na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego	Objętych pomocą inwestycyjną w zakresie infrastruktury energetycznej	Objętych pomocą inwestycyjną na efektywny energetycznie system ciepłowniczy i chłodniczy	Objętych pomocą na infrastrukturę sportową lub wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną	Objętych pomocą pomoc publiczna zgodna ze wspólnym rynkiem	Inna pomoc
Budowa Parkingu P1 po wschodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	1 426 238,82	1 426 238,82	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
2019	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
2020	594 903,79	594 903,79	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
2021	831 335,03	831 335,03	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
Budowa Parkingu P2 po zachodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	501 023,17	501 023,17	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
2019	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
2020	176 067,07	176 067,07	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
2021	324 956,10	324 956,10	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 przygotowawcze	126 363,10	126 363,10	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
2019	30 000,00	30 000,00	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
2020	96 363,10	96 363,10	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
2021	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
Nadzór inwestorski	38 545,25	38 545,25	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
2019	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
2020	16 519,39	16 519,39	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
2021	22 025,86	22 025,86	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
Promocja źródeł finansowania	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
2019	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
2020	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
2021	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
Suma	2 092 170,34	2 092 170,34	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 niekwalifikowane

Zadania	Suma kosztów niekwalifikowanych	Kwota niekwalifikowanych netto	Koszt VAT od kwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od kwalifikowanych możliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych możliwy do odzyskania
Budowa Parkingu P1 po wschodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Budowa Parkingu P2 po zachodniej stronie stacji kolejowej w Kozłowie	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Koszty przygotowawcze	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nadzór inwestorski	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zadania	Suma kosztów niekwalifikowanych	Kwota niekwalifikowanych netto	Koszt VAT od kwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od kwalifikowanych możliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych możliwy do odzyskania
Promocja źródeł finansowania	2 500,00	2 032,52	0,00	0,00	467,48	0,00
2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	2 500,00	2 032,52	0,00	0,00	467,48	0,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suma	2 500,00	2 032,52	0,00	0,00	467,48	0,00

Koszty całkowite
2 094 670,34zł

I Źródła finansowania projektu

Koszty kwalifikowane

Rodzaj pomocy	Koszty kwalifikowane	Dofinansowanie	%	ŹRÓDŁA WKŁADU WŁASNEGO DO KOSZTÓW KWALIFIKOWANYCH									
				budżet państwa	%	budżet jst	%	inne krajowe środki publiczne	%	środki prywatne	%	ogółem	%
Bez pomocy publicznej	2 092 170,34	1 778 344,70	85,00%	0,00	0,00%	313 825,64	15,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	313 825,64	15,00%
Suma	2 092 170,34	1 778 344,70	85,00%	0,00	0,00%	313 825,64	100,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	313 825,64	15,00%

Koszty niekwalifikowane

Suma kosztów niekwalifikowanych	Kwota niekwalifikowanych netto	Koszt VAT od kwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od kwalifikowanych możliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych niemożliwy do odzyskania	Koszt VAT od niekwalifikowanych możliwy do odzyskania	budżet państwa	budżet jst	inne krajowe środki publiczne	środki prywatne	ogółem
2 500,00	2 032,52	0,00	0,00	467,48	0,00	0,00	2 500,00	0,00	0,00	2 500,00

Wkład własny ogółem

Wkład własny ogółem	Wkład własny wymagany do zabezpieczenia
316 325,64	316 325,64

Zabezpieczenie wkładu

Będę posiadać zabezpieczenie wkładu własnego zarówno na pokrycie wydatków kwalifikowanych, jak również niekwalifikowanych w projekcie na moment podpisania umowy o dofinansowanie

Przedstawienie informacji nt. dokumentów w jakich jest lub będzie zabezpieczony wkład własny

Wkład własny zostanie zabezpieczony poprzez uwzględnienie w Wieloletniej Prognozie Finansowej dla Gminy Kozłów.

J. Komplementarność projektu**J.1 Komplementarność projektu w stosunku do działań realizowanych lub zrealizowanych przez Wnioskodawcę**

Lp	Nazwa projektu	okres realizacji (lata)	Nazwa programu, z którego dofinansowano projekt komplementarny	Opis projektu potwierdzający komplementarność projektu
1	Odnowa centrum wsi Kozłów poprzez zagospodarowanie terenu wraz z budową elementów małej architektury wokół obiektów użyteczności publicznej	2010 - 2013	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich	Komplementarność projektu polega na bliskości lokalizacji obu projektów. Oba realizowane są w pobliżu centrum wsi Kozłów.
2	Remont drogi powiatowej Kozłów-Kępie-Charsznica nr 1180K w miejscowości Kozłów, Przysieka w km 0+000-3+100	2018 - 2018	Środki z budżetu Państwa na usuwanie skutków klęsk żywiołowych, środki powiatu miechowskiego, budżet gminy.	Projekt polegał na modernizacji drogi powiatowej nr 1180K, która przebiega w sąsiedztwie stacji PKP w Kozłowie oraz w pobliżu projektowanego parkingu P2. Droga ta będzie zapewniać dojazd do projektowanego parkingu, zwłaszcza dla mieszkańców wschodniej części gminy Kozłów (mieszkańcy sołectw Przysieka, Kępie, Karczowice, Marcinowice).

J.2 Komplementarność projektu w stosunku do projektów planowanych do realizacji w przyszłości

Lp	Nazwa projektu	okres realizacji (lata)	Nazwa programu, z którego planowane jest dofinansowanie projektu komplementarnego	Opis projektu potwierdzający komplementarność projektu
1	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	2022 - 2023	POIiŚ 5.1 - Rozwój kolejowej sieci TEN-T	Zakres na stacji Kozłów obejmuje: - Wymianę nawierzchni, wymianę rozjazdów, likwidację niewykorzystywanych torów, - Wymianę sieci trakcyjnej, - Likwidację kładki dla pieszych w km 262,189, - Budowa nowego przejścia pod torami (od strony Kielc), które zapewni bezpieczne i dogodne dojście do peronów stacji Kozłów. Wyjścia z przejścia będą znajdować się na północnym końcu peronów, po jednym wyjściu na perony oraz na obie strony miejscowości. Obiekt zostanie dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, - Remont wiaduktu w km 262,422, - Przebudowa peronu nr 1 i 3 z analizą rozbiórki peronu nr 2.

J.3 Komplementarność projektu w stosunku do projektów realizowanych w otoczeniu Wnioskodawcy

Lp	Nazwa projektu i podmiotu realizującego	okres realizacji (lata)	Nazwa programu, z którego dofinansowano projekt komplementarny	Opis projektu potwierdzający komplementarność projektu
1	Udrożnienie systemu komunikacji poprzez budowę parkingu P&R na trasie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie Miasta Miechów, Gmina Miechów	2018 - 2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 Działanie 7.2. Transport Kolejowy, Poddziałanie 7.2.4. Infrastruktura dla Obsługi Podróżnych – SPR	Powstała infrastruktura służyć będzie wyłącznie obsłudze podróżnych korzystających z połączeń kolejowych dworca PKP w Miechowie. Powstały parking zlokalizowany będzie na przedmieściach Miechowa, z daleka od centrum oraz w dalekiej odległości od innych punktów typu punkty handlowe, kościoły, restauracje itd. W związku z taką lokalizacją parking nie będą z niego korzystały inne osoby niż zainteresowane podróżą koleją. Nowa infrastruktura PR posiada potencjał integracyjny względem innych środków transportu. Przy dworcu PKP w Miechowie zatrzymują się prywatne busy linii MiechówMostek w Gołcza. Parking PR będzie położony w odległości ok. 5 minut pieszo od dworca autobusowego obsługiwanego przez prywatnych przewoźników oraz MPK. Na nowym parkingu utworzony będzie przystanek autobusowy, udostępniony wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.
2	Aktywizacja osób w wieku 30 lat i więcej pozostających bez pracy w powiecie miechowskim (IV), Powiat Miechowski	2014 - 2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020 8.1. AKTYWIZACJA ZAWODOWA – PROJEKTY POWIATOWYCH URZĘDÓW PRACY	Celem projektu jest zwiększenie możliwości zatrudnienia osób w wieku 30 lat i więcej pozostających bez pracy w powiecie miechowskim. Głównym rezultatem projektu będzie podjęcie zatrudnienia przez uczestników projektu : osób powyżej 50r.ż., osób o niskich kwalifikacjach, osób długotrwale bezrobotnych, osób z niepełnosprawnościami, kobiet- na poziomie co najmniej 42%. Skutkiem niniejszego projektu będzie zwiększenie mobilności mieszkańców powiatu miechowskiego (w szczególności gminy Kozłów). Projekt ten zatem będzie zgodny co do celu jakim jest zwiększenie potencjału aktywizacyjnego osób bezrobotnych poprzez poprawę ich dostępności do komunikacji.

K. Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi

K.1 Równość mężczyzn i kobiet oraz niedyskryminacja

K.1.1 Równość szans kobiet i mężczyzn

projekt zapewnia pozytywny wpływ na równość szans kobiet i mężczyzn

Uzasadnienie

Projekt dotyczy ogólnodostępnej infrastruktury transportowej. Nie ma ani w samym projekcie, ani na etapie jego użytkowania momentu, w którym płeć osób korzystających byłaby weryfikowana. Wnioskodawca na tyle, na ile było to możliwe i uzasadnione efektywnością kosztową zapewnił dostosowanie infrastruktury do potrzeb mężczyzn i kobiet. Przede wszystkim w projekcie uwzględniono kwestie bezpieczeństwa. W miejscach realizacji infrastruktury przewidziano monitoring, co poprawia komfort korzystania z parkingów i z przystanków kobietom, które podróżują wieczorem.
Ponadto równość szans kobiet i mężczyzn została uwzględniona w kwestiach organizacyjnych: Wnioskodawca zadba, żeby w skład zespołu, który będzie odpowiedzialny za realizację projektu na każdym jej etapie wchodziły i kobiety i mężczyźni. W projekcie przewidziano równościowe zarządzanie, tzn.:

- określenie obowiązków związanych z realizacją zasady równości szans kobiet i mężczyzn;
- wzmocnienie kompetencji zespołu w stosowaniu zasady równości szans;
- wprowadzanie rzeczywistych możliwości godzenia życia zawodowego i prywatnego całego zespołu (elastyczne formy pracy, dogodny czas spotkań);
- używanie języka wrażliwego na płeć.

W związku z powyższym uznano, że projekt ma pozytywny wpływ na równość płci.

K.1.2 Równość szans i niedyskryminacja, w tym dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.

projekt realizuje zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami;

Uzasadnienie

Projekt ma pozytywny wpływ na polityki horyzontalne w zakresie równości osób pełnosprawnych i niepełnosprawnych, z uwagi na wytworzoną infrastrukturę, gwarantującą dostępność dla obu tych grup na równych zasadach i korzystanie z niej bez ograniczeń architektonicznych i formalnych. Zasada ta jest realizowana poprzez fakt, iż projekt zakłada budowę nowego obiektu, który w świetle obowiązującego prawa budowlanego będzie wyposażony we wszystkie elementy architektoniczne pozwalające na poruszanie się osób niepełnosprawnych na równi z ludźmi pełnosprawnymi.

K.2 Zgodność z polityką zrównoważonego rozwoju - ochrona i poprawa jakości stanu środowiska

Wpływ pozytywny

Uzasadnienie

Uznano, iż projekt ma pozytywny wpływ na politykę ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU, ponieważ uwzględnia potrzebę rozwoju z zachowaniem walorów środowiska naturalnego.

Realizacja projektu przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń w tym emisji CO₂ poprzez ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych emitujących spaliny.

Ponadto projekt realizuje zapisy umowy partnerstwa i spełnia zasady zrównoważonego rozwoju w zakresie:

- niskoemisyjnego i zrównoważonego transportu, promowania transportu zbiorowego i publicznego, a także intermodalnego,
- planowania przestrzennego i inwestycji infrastrukturalnych z uwzględnieniem konieczności adaptacji do zmian klimatu.

K.3 Zgodność z innymi politykami horyzontalnymi

projekt ma pozytywny wpływ

Uzasadnienie

Nowe parkingi nie będą wprowadzały chaosu do zagospodarowania przestrzennego, co wynika stąd, że zaplanowano je w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej. Jest to zatem już teraz obszar nasilonego ruchu drogowego, praktycznie pozbawiony innych funkcji.

Powstające parkingi będą funkcjonalnie połączone z drogami. Dodatkowa infrastruktura jest zatem bardzo umiarkowana. Np. nie trzeba budować dróg dojazdowych czy innego zaplecza infrastrukturalnego.

Pozytywnie na politykę przestrzenną wpływają również przewidziane w projekcie ciągi piesze, których zadaniem będzie integracja różnych typów transportu i połączenie

parkingu Park&Ride z projektowanym przejściem podziemnym obsługi peronów stacji.
Nie ma zatem w projekcie sytuacji, w której infrastruktura zmienia funkcję terenu. Obecne funkcje transportowe są jedynie wzbogacane o nowe elementy.

L. Trwałość projektu

L.1 Wymagany okres trwałości

5 lat

L.2 Etap trwałości - opis podmiotu zarządzającego

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu będzie Gmina Kozłów. Wnioskodawca posiada zasoby organizacyjne do zarządzania projektem (koszty ponoszone poza projektem) oraz utrzymania projektu w okresie trwałości.

Za przygotowanie wniosku aplikacyjnego wraz z niezbędnymi załącznikami oraz realizację umowy o dofinansowanie odpowiedzialny będzie Referat Rozwoju, Inwestycji i Zamówień Publicznych ZIR, przy współpracy Referatu Finansowego oraz Referatu Planowania Przestrzennego i Gospodarki Komunalnej.

Zakres zadań obejmuje:

1. Referat Rozwoju, Inwestycji i Zamówień Publicznych ZIR:

- przygotowanie kompletnej dokumentacji dla realizowanego projektu,
- przygotowanie i kompletowanie dokumentów dla uzyskania niezbędnych decyzji, zezwoleń oraz współpraca z odpowiednimi instytucjami,
- przygotowanie wniosku aplikacyjnego z funduszy pomocowych,
- współudział w przygotowaniu materiałów i wniosku o aplikację zewnętrznych funduszy pomocowych.

Po otrzymaniu dofinansowania przez projekt:

- prowadzenie współpracy z instytucjami zewnętrznymi odpowiedzialnymi za wdrożenie i nadzór nad realizacją projektu,
- prowadzenie raportowania, monitoringu i sprawozdawczości zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie projektu,
- koordynacja działań poszczególnych Referatów i jednostek Gminy na etapie realizacji projektu.

2. Referat Finansowy:

- nadzór merytoryczny, techniczny i finansowy nad realizacją zleconych zadań inwestycyjnych Gminy,
- przygotowanie materiałów przetargowych dla zamówień zleczanych na podstawie ustawy prawo zamówień publicznych oraz uczestnictwo w pracach komisji przetargowych.

Odpowiedzialność za utrzymanie wytworzonych produktów projektu spoczywać będzie na Gminie Kozłów jako właścicielu. O nadzór nad obiektem, konserwację i utrzymanie porządku zadbać osoby, które zostaną zatrudnione na stanowisku gospodarczo-administracyjnym.

Pracownicy jednostek zaangażowanych w realizację projektu mają duże doświadczenie we wdrażaniu projektów współfinansowanych ze środków zewnętrznych, posiadają odpowiednie kwalifikacje w zakresie prowadzenia zadań inwestycyjnych i przygotowania projektów do realizacji, posiadają niezbędną wiedzę z zakresu organizacji procesu inwestycyjnego, uczestniczą w procedurach z zakresu zamówień publicznych i rozliczania inwestycji. Prowadzenie przedmiotowej inwestycji przez wyżej wymienione jednostki i ich pracowników gwarantuje jej wykonalność organizacyjną, prawidłową realizację oraz zachowanie wymaganych procedur i przepisów.

Zgodnie z obowiązującymi zasadami, projekt będzie funkcjonował w okresie długoterminowym. Przez co najmniej 5 lat od daty finansowego zakończenia projektu nie zostaną wprowadzone żadne modyfikacje odnośnie jego pierwotnego przeznaczenia. Żadne wartości nabyte podczas realizacji projektu nie zostaną zbyte w okresie trwałości projektu, a kontynuacja projektu będzie odbywała się zgodnie z zapisami wniosku i umowy o dofinansowanie.

L.3 Sposób wykorzystania powstałych produktów projektu

Powstałe produkty będą wykorzystane zgodnie z ich przeznaczeniem, a ich charakter w praktyce wyklucza jakiekolwiek inne przeznaczenie niż założone w dokumentacji aplikacyjnej. Przedmiotem projektu jest budowa infrastruktury obsługi podróżnych, w tym dwóch parkingów P&R, a wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, która realizuje zadania własne w zakresie podległej infrastruktury, wskazane w ustawie o samorządzie gminnym.

Wnioskodawca oświadcza, że środki trwale nabyte w projekcie nie zostaną zbyte, wydierżawione, lub też przekazane w inny sposób osobie trzeciej. Gmina Kozłów jako właściciel powstałej infrastruktury będzie ponosić koszty eksploatacyjne oraz nakłady na remonty bieżące i częściowe. Produkty projektu będą ogólnodostępne i udostępniane nieodpłatnie. Produkty projektu będą ogólnodostępne i udostępniane bezpłatnie jedynie dla dedykowanej grupy odbiorców tj. pasażerów korzystających z transportu zbiorowego.

Stosowanie się do regulaminu korzystania Parkingów będzie egzekwowane przez Gminę poprzez dokonywanie kontroli (przez pracownika UG) oraz przez ustanowienie sankcji stosowanych wobec kierowców nie przestrzegających ustaleń Regulaminu.

L.4 Sposób przekazania do zarządzania powstałych produktów projektu innemu podmiotowi wraz z podaniem podstawy prawnej

Nie dotyczy

L.5 Trwałość finansowa

Na etapie realizacyjnym - środki inwestycyjne pochodzić będą z:

- Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego w ramach działania 7.2.4 – w wysokości 85% kosztów kwalifikowanych projektu;
- Budżetu samorządu - środki własne na realizację projektu.

Na etapie eksploatacyjnym – trwałość finansowa projektu jest zagwarantowana poprzez zapisy ustawy o samorządzie, która zobowiązuje jednostki samorządu terytorialnego do zarządzania podległą sobie infrastrukturą komunalną, w tym do jej utrzymania i konserwacji. Odpowiednie kwoty będą przewidziane w budżecie Gminy Kozłów w kolejnych latach eksploatacji infrastruktury.

Wnioskodawca zagwarantuje środki własne na realizację projektu bez szkody dla dotychczasowej działalności posiadać będzie odpowiednią zdolność do utrzymania powstałego majątku, w tym ponoszenia kosztów operacyjnych.

Fakt, iż Gmina Kozłów jest w stanie wygospodarować odpowiednie środki wykazano w części finansowej wniosku oraz w załączniku 1 - Analiza Finansowa.

L.6 Analiza konkurencji

Projekt jest niekonkurencyjny, gdyż związany jest z przebudową infrastruktury publicznej. Działania, które podejmuje Gmina Kozłów, z uwagi na to, że nie są nastawione na zysk, nie wpisują się w działania konkurencyjne, charakterystyczne dla procesu gospodarczego. W naszym przypadku mamy do czynienia z infrastrukturą publiczną, szerokodostępną i zakładającą brak zysku.

Parkingi realizowane w ramach projektu nie będą konkurować z innymi parkingami miejskimi, gdyż będą przeznaczone wyłącznie dla korzystających z park&ride. Przewidziane w ramach projektu ciągi piesze będą umożliwiały korzystającym z parkingu jedynie dostęp do stacji kolejowej w Kozłowie. Parkingi nie będą również zlokalizowane w pobliżu jakichkolwiek innych obiektów usługowych.

M.2 Projekty inwestycyjne

M.2.1 Scenariusz "bez projektu"

Scenariusz "bez projektu" zakłada brak interwencji w zakresie infrastruktury obsługi podróżnych w gminie Kozłów. Skutkować to będzie dalszy utrzymywaniem się w gminie niekorzystnych sytuacji tj.:

- dalszy rozwój tzw "dzikich parkingów" na terenie gminy,
- ograniczenie dostępności mieszkańców gminy do transportu zbiorowego,
- ograniczona dostępność do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych.

Przychody operacyjne - scenariusz "bez projektu":

Nie występują

Koszty operacyjne - scenariusz "bez projektu":

Nie występują

M.2.2 Scenariusz "z projektem"

Przychody operacyjne - scenariusz "z projektem":

Nie występują

Koszty operacyjne - scenariusz "z projektem":

ZAŁOŻENIA:

Parkingi

Powierzchnia parkingów [m²] 3 392,00

Liczba miejsc parkingowych 124

Bieżące utrzymanie parkingów [zł/m²] 9,34

Remont częściowy parkingów [zł/m²] 18,61

Monitoring

Utrzymanie bieżące monitoringu [zł/kpl] 100,00

Naprawy planowe monitoringu [zł/kpl] 3 000,00

Utrzymanie bieżące małej architektury 15 000

Zużycie prądu (oświetlenie, monitoring) [zł/miejsce parkingowe] 50

WYNIKI:

Bieżące utrzymanie parkingów [zł] 31 681,28

Remont częściowy parkingów [zł] 63 125,12

Utrzymanie bieżące monitoringu [zł] 100,00

Naprawy planowe monitoringu [zł] 3 000,00

Utrzymanie bieżące małej architektury [zł] 3 000,00

Zużycie prądu (oświetlenie, monitoring, system informacji) [zł/miejsce parkingowe] 6 200,00

M.2.3 Przychody operacyjne projektu

Przychody operacyjne nie występują.

M.2.4 Koszty operacyjne projektu

Koszty operacyjne:

ZAŁOŻENIA:

Parkingi

Powierzchnia parkingów [m2] 3 392,00

Liczba miejsc parkingowych 124

Bieżące utrzymanie parkingów [zł/m2] 9,34

Remont częściowy parkingów [zł/m2] 18,61

Monitoring

Utrzymanie bieżące monitoringu [zł/kpl] 100,00

Naprawy planowe monitoringu [zł/kpl] 3 000,00

Utrzymanie bieżące małej architektury 15 000

Zużycie prądu (oświetlenie, monitoring) [zł/miejsce parkingowe] 50

WYNIKI:

Bieżące utrzymanie parkingów [zł] 31 681,28

Remont częściowy parkingów [zł] 63 125,12

Utrzymanie bieżące monitoringu [zł] 100,00

Naprawy planowe monitoringu [zł] 3 000,00

Utrzymanie bieżące małej architektury [zł] 3 000,00

Zużycie prądu (oświetlenie, monitoring, system informacji) [zł/miejsce parkingowe] 6 200,00

M.2.5 Prawna możliwość odzyskania VAT - faza eksploatacji

Nie dotyczy

M.2.6 Kapitał Obrotowy netto

Nie dotyczy

M.2.7 Nakłady odtworzeniowe

Nakłady odtworzeniowe nie zostały uwzględnione, gdyż infrastruktura wytworzona w projekcie będzie zdolna do utrzymania swoich parametrów funkcjonalnych poprzez założone w projekcie remonty i utrzymanie bieżące.

M.2.8 Inne założenia

Nie dotyczy

M.2.9 Interpretacja wskaźników efektywności finansowej

Rentowność finansowa przedmiotowej inwestycji została oceniona przez oszacowanie finansowej bieżącej wartości netto oraz finansowej stopy zwrotu (FNPV/C, FRR/C).

Wskaźniki te obrazują zdolność wpływów z projektu do pokrycia wydatków w okresie referencyjnym, bez względu na sposób finansowania nakładów inwestycyjnych.

Oszacowana wartość wskaźnika FNPV/C przy stopie dyskontowej 4% jest ujemna (-2 696 738,95), z czego wynika, iż projekt nie zwraca zainwestowanego kapitału w całości, w okresie eksploatacji.

Wewnętrzna stopa zwrotu z zaangażowanego kapitału jest nieokreślona, gdyż w przepływach pieniężnych netto występują wartości o jednym znaku (ujemnym).

Uzyskane wyniki świadczą, że przedmiotowy projekt nie może być rozpatrywany w kategoriach projektów komercyjnych. Należy zaznaczyć, iż ujemna wartość NPV nie oznacza, że dany projekt nie powinien zostać zrealizowany. Jeżeli, w oparciu o przyjęte powyżej założenia, wartość zaktualizowana netto jest mniejsza od zera, to decyzja dotycząca wdrożenia projektu podejmowana jest na podstawie wielkości dodatkowych, oczekiwanych korzyści z jego realizacji, których często nie można wyrazić w ujęciu pieniężnym.

•"Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji (FRR/C)" - wskaźnik nieobliczalny (bd)

N. Analiza ekonomiczna

N.1 Analiza wielokryterialna

Koszty społeczne

Lp	Efekty zewnętrzne	Szacunek ilościowy	Uzasadnienie
1	Koszty finansowe przeznaczone ze środków publicznych na stworzenie infrastruktury dla obsługi podróżnych	2094670.34	Koszt 1 jest skorelowany z produktem 1 - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”

Korzyści społeczne

Lp	Efekty zewnętrzne	Szacunek ilościowy	Uzasadnienie
1	Powstanie nowoczesnego parkingu umożliwiającego zmianę sposobu korzystania z komunikacji	2	Efekt 1 jest skorelowany z produktem 4 - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”
2	Realizacja polityki równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępność dla osób z niepełnosprawnościami	5	Efekt 2 jest skorelowany z produktem 1 - Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

Lp	Efekty zewnętrzne	Szacunek ilościowy	Uzasadnienie
3	Liczba osób korzystających z niskoemisyjnych środków transportu, w szczególności z przejazdów kolejowych	65120	Efekt 3 jest skorelowany z rezultatem 1 - Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych
4	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”	24800	Efekt 4 jest skorelowany z produktem 2 - Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” oraz produktem 1 - Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

N.2 Analiza efektywności kosztowej

N.2.1 Opis założeń

$Kj = (Nin + Kon) / Wsk$

gdzie:

Nin – suma nakładów inwestycyjnych projektu,

Kon – suma kosztów operacyjnych projektu (bez amortyzacji), w tym suma oszczędności kosztów (ze znakiem ujemnym), powiększona o sumę ewentualnych nakładów odtworzeniowych poniesionych w okresie „n”

Wsk – wartość skwalifikowanych korzyści, tj. wartość docelowa wskaźnika produktu/rezultatu zaplanowana do osiągnięcia w okresie „n”,

Kj – jednostkowy koszt osiągnięcia korzyści projektu.

P1 - Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 5

Kj - 460 515,35

P2 - Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 124

Kj - 18 569,17

P3 - Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 30

Kj - 76 752,56

P4 - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 2,00

Kj - 1 151 288,37

P5 - Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 2

Kj - 1 151 288,37

P6 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 2

Kj - 1 151 288,37

P7 - Liczba innej infrastruktury służącej obsłudze podróżnych

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 2

Kj - 1 151 288,37

R1 - Liczba osób korzystających z infrastruktury służącej obsłudze podróżnych

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 65120

Kj - 35,36

R2 - Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”

Nin - 2 094 670,34

Kon - 207 906,40

Wsk - 24800

Kj - 92,85

N.2.2 Interpretacja uzyskanych wyników

Analiza wyników: dla obliczenia efektywności kosztowej w powyższych przypadkach wzięto pod uwagę tożsame koszty inwestycyjne i operacyjne, uznając, iż wszystkie części projektu – mimo, iż mogłyby stanowić osobne zagadnienia, w niniejszym projekcie tworzą funkcjonalną całość.

N.3 Analiza Kosztów i Korzyści
Nie dotyczy

O. Analiza ryzyka
O.1 Analiza jakościowa ryzyka

Lp	Ryzyko związane z realizacją projektu oraz jego eksploatacją	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka (marginalne, niskie, średnie, wysokie, bardzo wysokie)	Wpływ	Uzasadnienie
1	Brak dofinansowania ze środków pomocowych - ryzyko związane z realizacją projektu	wysokie	duży	Gmina Kozłów aktualnie może realizować projekt, ale tylko w przypadku pozyskania środków zewnętrznych, pokrywających większość kosztów kwalifikowanych. W przypadku braku dofinansowania Wnioskodawca będzie zabiegał o pozyskanie środków z innych źródeł.
2	Wzrost nakładów inwestycyjnych - ryzyko związane z realizacją projektu	niskie	średni	W momencie składania wniosku o wsparcie ceny robót budowlanych są wyśrubowane, co wynika z niedoborów siły roboczej i dużego zapotrzebowania na usługi budowlane na rynku. Określając koszty poszczególnych elementów projektu, wzięto pod uwagę obecne ceny na rynku. Jeżeli ceny dodatkowo wzrosną, zakłada się, że będzie to wzrost niewielki, którego koszt Wnioskodawca pokryje z własnych środków. Ponadto projekt jest realizowany przez jednostkę sektora finansów publicznych zgodnie z zasadami Prawa zamówień publicznych, z czego wynika, iż nie ma możliwości wyboru wykonawcy, który przedstawi ofertę wyższą niż środki zabezpieczone w budżecie.
3	Możliwość wydłużenia czasu realizacji projektu - ryzyko związane z realizacją projektu	średnie	niewielki	Czas realizacji projektu może ulec wydłużeniu ze względu na: - warunki pogodowe - wpływ niewielki - rozpoczęcie fazy inwestycyjnej przewidziano na czerwiec 2020 roku, a koniec realizacji projektu na koniec 2022 roku. Wykonawca będzie miał wystarczająco dużo czasu, aby zrealizować roboty budowlane. - Trudności u samego Wykonawcy - Projekt realizowany jest w formule zaprojektuj i wybuduj, co oznacza, że to wykonawca robót tak układa swoje zadania, aby oddać przedmiot umowy w wyznaczonym umownym terminie. Zamawiający zabezpieczy się przed przedłużeniem prac karami umownymi. W projekcie przewidziano również wydatki na nadzór inwestorski, co pozwoli kontrolować całość prowadzonych prac i wskazywać ewentualne problemy.
4	Wzrost kosztów operacyjnych - ryzyko związane z eksploatacją projektu	średnie	średni	Jak już wskazano, Gmina ma prawny obowiązek utrzymywania własnej infrastruktury. W przypadku wzrostu kosztów usług obcych, różnica zostanie pokryta ze środków własnych Wnioskodawcy.

O.2 Analiza wrażliwości

Nie dotyczy

P. Analiza wariantowa

P.1 Wariant zerowy

Wariant zerowy polegający na braku działań w zakresie infrastruktury obsługi podróżnych skutkować będzie utrzymaniem niekorzystnej sytuacji. Nawarstwiać się będą obserwowane dotychczas w gminie problemy:

1. Dostępność do transportu kolejowego dla mieszkańców terenów wiejskich będzie wciąż ograniczona i na niskim poziomie jakościowym. Biorąc pod uwagę potrzebę mobilności i poszukiwania pracy poza gminą stanowić będzie to istotną barierę w wychodzeniu z ubóstwa części mieszkańców. Dotyczy to zwłaszcza osób, które chciałyby przejść z pracy w rolnictwie do sektora usług.

2. Młodzież ze wsi będzie miała, jak dotychczas utrudniony dostęp do szkół poza terenem gminy.

Podsumowując, w większym stopniu brak realizacji projektu odczują mieszkańcy wsi, którzy biorąc pod uwagę sytuację na rynku pracy są szczególnie uzależnieni od możliwości podróżowania.

P.2 Wariant technologiczny

Charakter projektu decyduje o tym, że istnieje niewiele alternatywnych wariantów technologicznych projektu. W analizie skupiono się na możliwości zastosowania różnych materiałów. Rozpatrywano trzy warianty materiału nawierzchniowego: nawierzchnia asfaltowa/kostka brukowa/płyta betonowe ażurowe.

Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo inwestycji z drogą powiatową, a tym samym kwestie technologiczne związane z utrzymaniem czystości nawierzchnię zjazdów oraz jezdni manewrowych zdecydowano się wykonać jako asfaltową.

Jednocześnie zdecydowano, że nawierzchnia stanowisk postojowych po stronie zachodniej zostanie wykonana z płyt betonowych ażurowych, oraz z kostki betonowej brukowej po stronie wschodniej.

P.3 Wariant lokalizacyjny

W kontekście lokalizacji istniejącej kładki nad torami PKP (od strony południowej stacji PKP) oraz projektowanego przejścia podziemnego dla obsługi peronów (od strony północnej), brak jest innych lokalizacji, które spełniałyby kryterium dostępności i funkcjonalności. Wskazane w ramach projektu lokalizacje są optymalne z punktu widzenia wygody, bezpieczeństwa i jakości obsługi podróżnych.

P.4 Wariant oszczędnościowy

Jak wykazano w punkcie C.1 zapotrzebowanie na infrastrukturę park&ride jest większe niż uwzględniono w niniejszym projekcie. Projekt ten pozwala zabezpieczyć niespełna 40% potrzebnych miejsc w punktach przesiadkowych. Głównymi elementami projektu są 2 parkingi, które są funkcjonalnie połączone ze stacją kolejową.

Dlatego wariant oszczędnościowy nie jest brany pod uwagę. Przykładowo wyeliminowanie z projektu jednego z parkingów spowodowałoby istotne obniżenie wskaźników projektu i powiększyłoby rozdzźwięk między faktycznymi potrzebami, a wartością dodaną, jaką gwarantuje niniejszy projekt.

Podsumowując, wariant oszczędnościowy doprowadziłby do obniżenia wskaźników projektu. Natomiast biorąc pod uwagę sytuację wewnętrzną i zewnętrzną Wnioskodawcy, jest to na dzień dzisiejszy wariant optymalny.

P.5 Wariant związany z innym produktem

HpZfsdbouCymoHJHzgLA6blgZWU3rOo1kZqfiTR

Nie dotyczy

P.6 Wnioski z przeprowadzonej analizy wariantowej

Zadania w ramach projektu zostały przyjęte w ten sposób, by najpełniej realizować cele, które mają rozwiązywać wskazane zagadnienia problemowe. Przeanalizowano poszczególne warianty realizacji inwestycji i wskazano, że formuła którą przyjęto jest najwłaściwsza.

Q. Analizy specyficzne dla danego Działania / Poddziałania / Typu projektu

ciąg dalszy z pkt. C.2.2

Oba parkingi będą przeznaczone wyłącznie na cele obsługi osób korzystających z transportu zbiorowego o czym będą informować stosowne tablice z regulaminem, które zostaną umieszczone w obu lokalizacjach (w widocznych miejscach przy wjazdach na parkingi). Przy czym korzystanie z parkingu nie będzie ograniczone do biletów zamkniętego kręgu przewoźników (każdy bilet komunikacji zbiorowej będzie umożliwiał parkowanie).

Sposób wykorzystywania parkingów będzie podlegał kontroli przez wyznaczonego pracownika Urzędu Gminy. Kontrola będzie odbywać się raz na kwartał. Ponadto Gmina ustanowi sankcje za pozostawianie pojazdów na parkingu przez osoby nie korzystające z komunikacji zbiorowej.

Dodatkowo parking P1 (po wschodniej stronie stacji) będzie objęty siecią monitoringu wizyjnego.

R. lista załączników		
lp.	Nazwa załącznika	
1.	Analiza finansowa, analiza ekonomiczna oraz analiza ryzyka	Tak
2.	Załączniki w zakresie oceny oddziaływania projektu na środowisko oraz obszary Natura 2000	
	a. Formularz do wniosku w zakresie oceny oddziaływania na środowisko	Nie dotyczy
	b. Deklarację organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000	Tak
	c. Deklarację właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną	Nie dotyczy
	d. Dokumenty z przeprowadzonego postępowania ooś	Nie
3.	Kopia ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę/ZRID/zgłoszenia robót budowlanych/innej decyzji równoważnej oraz dokumenty planistyczne	Nie
4.	Wyciąg z dokumentacji technicznej	Tak
5.	Mapa lokalizująca projekt w najbliższym otoczeniu	Tak
6.	Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu	Tak
7.	Dokumenty potwierdzające zabezpieczenie wkładu własnego	Nie
8.	Dokumenty do projektów partnerskich	
	a. Kopia zawartej umowy lub porozumienia określająca prawa oraz obowiązki partnerów w zakresie realizacji projektu	Nie dotyczy
	b. Oświadczenie o zachowaniu celów projektu	Nie dotyczy
	c. Oświadczenie o braku podwójnego dofinansowania	Nie dotyczy
	d. Oświadczenie o braku wykluczenia z możliwości aplikowania	Nie dotyczy
	e. Oświadczenie o braku wykluczenia z możliwości dysponowania środkami publicznymi	Nie dotyczy
	f. Oświadczenie o kwalifikowalności podatku VAT	Nie dotyczy
	g. Oświadczenie o zabezpieczeniu środków	Nie dotyczy
	h. Oświadczenie o odpowiedzialności karnej	Nie dotyczy
	i. inne dokumenty	Nie dotyczy
9.	Kopia statutu instytucji tj. Wnioskodawcy oraz ewentualnych partnerów	Nie dotyczy
10.	Załączniki wymagane dla projektów ubiegających się o dofinansowanie w formie pomocy publicznej	
	a. Zaświadczenie/a o uzyskanej pomocy (jeśli Wnioskodawca uzyskał) – załącznik w szczególności wymagany w przypadku projektów ubiegających się o pomoc de minimis	Nie dotyczy
	b. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc de minimis	Nie dotyczy
	c. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc inną niż pomoc w rolnictwie lub rybołówstwie, pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie lub rybołówstwie	Nie dotyczy
	d. inne	Nie dotyczy
11.	Formularz potwierdzający spełnienie kryteriów MŚP	Nie dotyczy
12.	Sprawozdania finansowe	
	a. Sprawozdanie finansowe	Nie dotyczy
	b. Formularz podatkowy PIT (ze szczególnym uwzględnieniem PIT/B)	Nie dotyczy
13.	Dokumenty dotyczące obiektu lub terenu objętego ochroną konserwatorską	
	a. Decyzja o wpisie do rejestru zabytków lub inny dokument potwierdzający ochronę danego obiektu lub obszaru	Nie dotyczy
	b. Pozwolenie wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie prac w obiektach wpisanych do rejestru zabytków	Nie dotyczy
	c. Zalecenia konserwatorskie określające zakres i sposób prowadzenia prac	Nie dotyczy
14.	Upoważnienie do składania wniosku o dofinansowanie	Nie dotyczy
15.	Formularz zgłoszenia wskaźnika specyficznego (autorskiego)	Nie dotyczy
16.	Inne załączniki wymagane dla konkursu	Tak

S. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

S.1	Oświadczenia dla wszystkich Wnioskodawców	
-----	---	--

S. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

1	Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych oświadczeń wynikającej z art. 233 ustawy Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1137, z późn. zm.), z wyjątkiem oświadczenia o świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym wniosku, oświadczeniach oraz dołączonych jako załączniki dokumentach są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym."	Tak
2	Oświadczam, iż jestem świadom praw i obowiązków związanych z realizacją projektu finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020, a w przypadku pozytywnego rozpatrzenia niniejszego wniosku zobowiązuję się do osiągnięcia i utrzymania planowanych efektów projektu opisanych za pomocą wskaźników w okresie 5 /3 lat od płatności końcowej. Dodatkowo oświadczam, że znana jest mi treść art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.) określającego przesłanki i zasady zwrotu środków w przypadku braku zachowania trwałości projektu."	Tak
3	Oświadczam, że podmiot, który reprezentuję nie zalega z uiszczaniem podatków, jak również z opłacaniem składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne, Fundusz Pracy, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych lub innych należności publicznoprawnych wymaganych odrębnymi przepisami.	Tak
4	Oświadczam, iż zapoznałem /-am się ze Szczegółowym Opiszem Osi Priorytetowych RPO WM 2014-2020, w szczególności w zakresie opisu Działania w ramach którego Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie, kryteriów wyboru projektu oraz Załącznika nr 7 Specyficzne wydatki kwalifikowalne i niekwalifikowalne w poszczególnych działaniach/poddziałaniach dla osi priorytetowych RPO WM, a także z Wytocznymi w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014 – 2020 oraz z Regulaminem konkursu/ Regulaminem przygotowania i oceny projektów realizowanych w trybie pozakonkursowym i akceptuję postanowienia w nich zawarte.	Tak
5	Oświadczam, że Wnioskodawca oraz Partnerzy (jeśli dotyczy) zapoznali się ze wzorem umowy o dofinansowanie/Uchwały ZWM w sprawie podjęcia decyzji o dofinansowaniu Projektu, dla którego Beneficjentem jest Województwo Małopolskie wraz z załącznikiem pn. Zasady realizacji projektów dla których Beneficjentem jest Województwo Małopolskie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014 – 2020 oraz przyjmują do wiadomości, iż w przypadku podpisania umowy o dofinansowanie/ podjęcia Uchwały, wydatki poniesione w związku z realizacją projektu przed jej podpisaniem/podjęciem będą podlegały dofinansowaniu na zasadach w niej określonych.	Tak
6	Oświadczam, że przedmiotowy projekt, w części współfinansowanej ze środków publicznych nie podlega, nie podlegał w przeszłości oraz nie będzie podlegał w przyszłości wsparciu z innych publicznych, zewnętrznych źródeł finansowania, w tym w szczególności ze środków dotacji celowych budżetu państwa oraz programów operacyjnych, współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Europejski Fundusz Społeczny), Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.	Tak
7	Oświadczam, że zgodnie z art. 37 ust. 3 pkt. 1) ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1460, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 207 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 2077) Wnioskodawca oraz Partnerzy (jeśli dotyczy) nie są wykluczeni z możliwości otrzymania dofinansowania.	Tak

S. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

8	Oświadczam, że na podstawie z art. 12 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2012 r., poz. 769) oraz na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 703) nie mam zakazu dostępu do środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.).	Tak
9	Oświadczam, że: - projekt nie został zakończony w rozumieniu art. 65 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.) , - nie rozpoczęto realizacji projektu przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie albo że realizując projekt przed dniem złożenia wniosku, przestrzegano obowiązujących przepisów prawa dotyczących danej operacji (art. 125 ust. 3 lit. e) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.)), - projekt nie obejmuje przedsięwzięć będących częścią operacji, które zostały objęte lub powinny być zostać objęte procedurą odzyskiwania zgodnie z art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.) (trwałość operacji) w następstwie przeniesienia działalności produkcyjnej poza obszar objęty programem.	Tak
10	Oświadczam, że dane osobowe zawarte w niniejszym wniosku przetwarzam w sposób zgodny z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1)	Tak
11	Wyrażam zgodę na udostępnienie niniejszego wniosku innym instytucjom oraz ekspertom dokonującym ewaluacji i oceny oraz wyrażam zgodę na udział w badaniach ewaluacyjnych mających na celu ocenę Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.	Tak
12	Wnioskuje o zagwarantowanie przez właściwą instytucję ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz. U. z 2003 r. nr 153 poz. 1503 z późn. zm.) zawartych w przedmiotowym wniosku.	Tak
13	Oświadczam, iż zapoznałem/-am się z Regulaminem korzystania z systemu e-RPO oraz akceptuję jego zasady.	Tak
14	Wyrażam zgodę na doręczanie pism za pośrednictwem Systemu e - RPO, jak też na adres elektroniczny wskazany w pkt. A2 lub A3 i A4 formularza wniosku o dofinansowanie projektu.	Tak
15	Przyjmuję do wiadomości, że informacja o otrzymaniu korespondencji za pomocą systemu e-RPO będzie przekazywana na wskazane we wniosku o dofinansowanie projektu adresy e-mail.	Tak
16	Poświadczam, że wszystkie załączniki do wniosku przedłożone przeze mnie w formie elektronicznej za pomocą systemu e-RPO są zgodne z oryginałem.	Tak
17	Oświadczam, że nie znajduję się w trudnej sytuacji o której mowa w art. 2 ust. 18 Rozporządzenia KE (UE) 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.6.2014, str. 1).	Tak, nie znajduję się

S. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

18	Oświadczam, że jestem świadomy, iż wskazaną formą komunikacji i dokonywania czynności w postępowaniu w zakresie przyznania dofinansowania, jest forma elektroniczna, realizowana za pomocą Systemu e-RPO. Oświadczam, iż jestem świadomy, że niezachowanie wskazanej formy komunikacji skutkuje pozostawieniem pisma bez rozpatrzenia, a czynność dokonana w inny sposób nie wywołuje skutków."	Tak
S.2	Oświadczenia dla Wnioskodawców, którzy kwalifikują VAT	
1	Oświadczam, że realizując projekt Wnioskodawca oraz każdy inny zaangażowany w realizację / eksploatację projektu podmiot nie może w całości lub w części odzyskać kosztu podatku VAT, którego wysokość została zawarta w budżecie projektu (Podatek VAT może być wydatkiem kwalifikowalnym w projekcie, w sytuacji gdy w fazie realizacyjnej jak i operacyjnej projektu, żaden podmiot zaangażowany w projekt nie będzie wykorzystywał produktów projektu do wykonywania czynności opodatkowanych.) Zobowiązuję się do zwrotu zrefundowanej w ramach projektu części podatku VAT wraz z odsetkami, jeżeli zaistnieją przesłanki umożliwiające odzyskanie tego podatku w przyszłości, w tym po okresie realizacji Projektu. Jestem świadomy, iż w każdym przypadku, gdy będzie konieczność zwrotu podatku VAT, który stanie się kosztem niekwalifikowalnym w projekcie, zwrot odbywać się będzie na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tj. wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych liczonymi od dnia przekazania środków).	Nie dotyczy
S.3	Oświadczenia dla Wnioskodawców ubiegających się o dofinansowanie projektu realizowanego w partnerstwie	
1	Oświadczam, że jako podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579, z późn. zm.) inicjujący projekt partnerski, dokonałem wyboru partnerów spośród podmiotów innych niż wymienione w art. 3 ust. 1 pkt 1–3a tej ustawy zgodnie z art. 33 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1460, z późn. zm.).	Nie dotyczy
2	Oświadczam, że treść przedstawionego wniosku o dofinansowanie jest znana Partnerom i została przez nich zaakceptowana."	Nie dotyczy
S.4	Oświadczenie dla Wnioskodawców ubiegających się o dofinansowanie stanowiące pomoc de minimis	
1	Oświadczam, że zapoznałem/-am się z definicją "jednego przedsiębiorstwa" w rozumieniu pkt. 4 preambuły oraz art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013 r., str. 1).	Nie dotyczy
S.5	Oświadczenia dla Wnioskodawców ubiegających się o: regionalna pomoc inwestycyjna (z wyłączeniem celu tematycznego 3) regionalna pomoc inwestycyjna w zakresie celu tematycznego 3 - wzmacnianie konkurencyjności mikro, małych i średnich przedsiębiorców pomoc inwestycyjna w zakresie efektywności energetycznej pomoc inwestycyjna na infrastrukturę lokalną pomoc inwestycyjna w zakresie odnawialnych źródeł energii oraz wysokosprawnej kogeneracji pomoc inwestycyjna w zakresie infrastruktury sfery badawczo-rozwojowej i innowacyjnej pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego pomoc inwestycyjna w zakresie infrastruktury energetycznej pomoc inwestycyjna na efektywny energetycznie system ciepłowniczy i chłodniczy pomoc na infrastrukturę sportową lub wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną"	

S. OŚWIADCZENIA BENEFICJENTA

1	Oświadczam, że nie ciąży na mnie obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym.	Nie dotyczy
2	Oświadczam, że realizacja projektu nie dotyczy działalności wyłączonej na podstawie Art. 1 ust. 2 i 3 Rozporządzenia KE (UE) 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.6.2014, str. 1)	Nie dotyczy
3	Oświadczam, że będę przechowywał/-a w swojej siedzibie dokumentację dotyczącą projektu przez okres 10 lat od dnia przyznania pomocy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020.	Nie dotyczy
S.6	Dodatkowe Oświadczenie dla Wnioskodawców ubiegających się o dofinansowanie w oparciu o regionalną pomoc inwestycyjną	
1	Oświadczam, że w okresie dwóch lat poprzedzających datę złożenia niniejszego wniosku o pomoc nie zamknąłem takiej samej lub podobnej działalności w EOG.	Nie dotyczy
2	Oświadczam, że w momencie składania wniosku o pomoc nie mam zamiaru zamknąć działalności objętej projektem w okresie dwóch lat od zakończenia subsydiowania inwestycji.	Nie dotyczy
3	Oświadczam, że nie otrzymałem/-am oraz nie planuję otrzymać pomocy publicznej lub pomocy de minimis od innych podmiotów przyznających pomoc na realizację przedmiotowego projektu.	Nie dotyczy
4	Oświadczam, że suma wydatków kwalifikowanych niniejszego projektu (inwestycja początkowa) oraz innych projektów objętych pomocą, rozpoczętych w okresie ostatnich 3 lat i realizowanych przez Wnioskodawcę (na poziomie grupy) , w tym samym regionie na poziomie 3 wspólnej klasyfikacji jednostek terytorialnych (NUTS 3)*, nie przekracza 50 mln euro tzn. nie stanowi „dużego projektu inwestycyjnego” w rozumieniu Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.6.2014, str. 1)* (NUTS 3 w Małopolsce: podregion oświęcimski, krakowski, m. Kraków, tarnowski, nowosądecki, nowotarski)	Nie dotyczy
S.7	Oświadczenie dla Wnioskodawców będących MŚP	
1	Oświadczam, że na dzień zarejestrowania wniosku wnioskujący podmiot spełnia wszystkie kryteria pozwalające zaliczyć go, zgodnie z Załącznikiem I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.6.2014, str. 1), do kategorii MŚP, zgodnie z oświadczeniem w polu A.1.4 wniosku o dofinansowanie.	Nie dotyczy
S.8	Oświadczenie dla Wnioskodawców posiadających status przedsiębiorcy innego niż MŚP	
1	Oświadczam, że w okresie 10 lat od płatności końcowej działalność produkcyjna, z którą związana jest inwestycja w infrastrukturę lub inwestycja produkcyjna, będąca przedmiotem projektu, nie zostanie przeniesiona poza obszar Unii Europejskiej, pod rygorem zwrotu środków, zgodnie z pkt. 64 Preambuły do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.).	Tak