



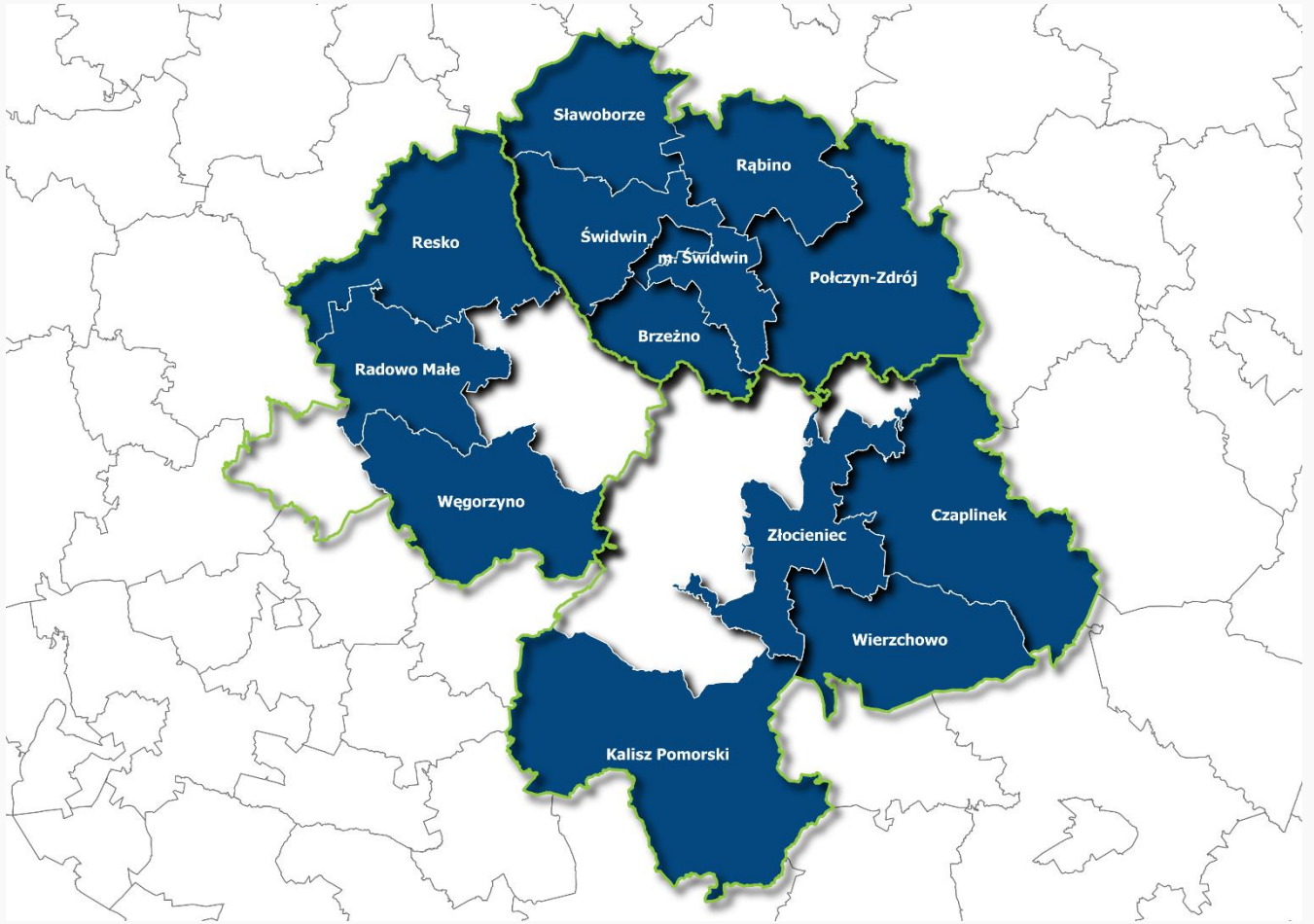
Pomorze  
Zachodnie

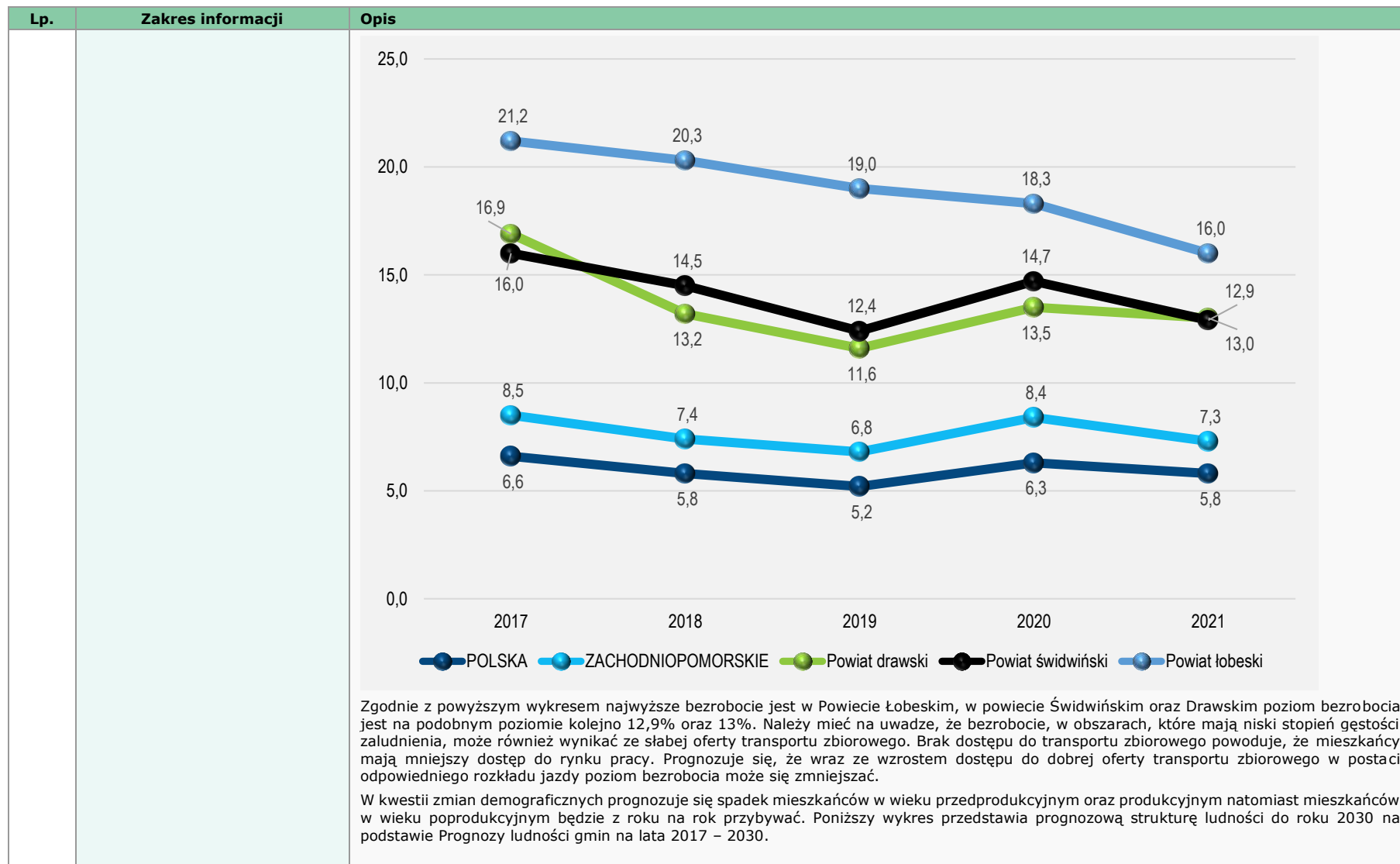
# Studium wykonalności dla projektu: „Zwiększenie dostępności komunikacyjnej i poprawa jakości usług transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej”

1. Przedstawienie i politycznego	kontekstu	społeczno-ekonomicznego,	instytucjonalnego
----------------------------------	-----------	--------------------------	-------------------

1.1. Syntetyczny opis otoczenia, w którym projekt będzie realizowany

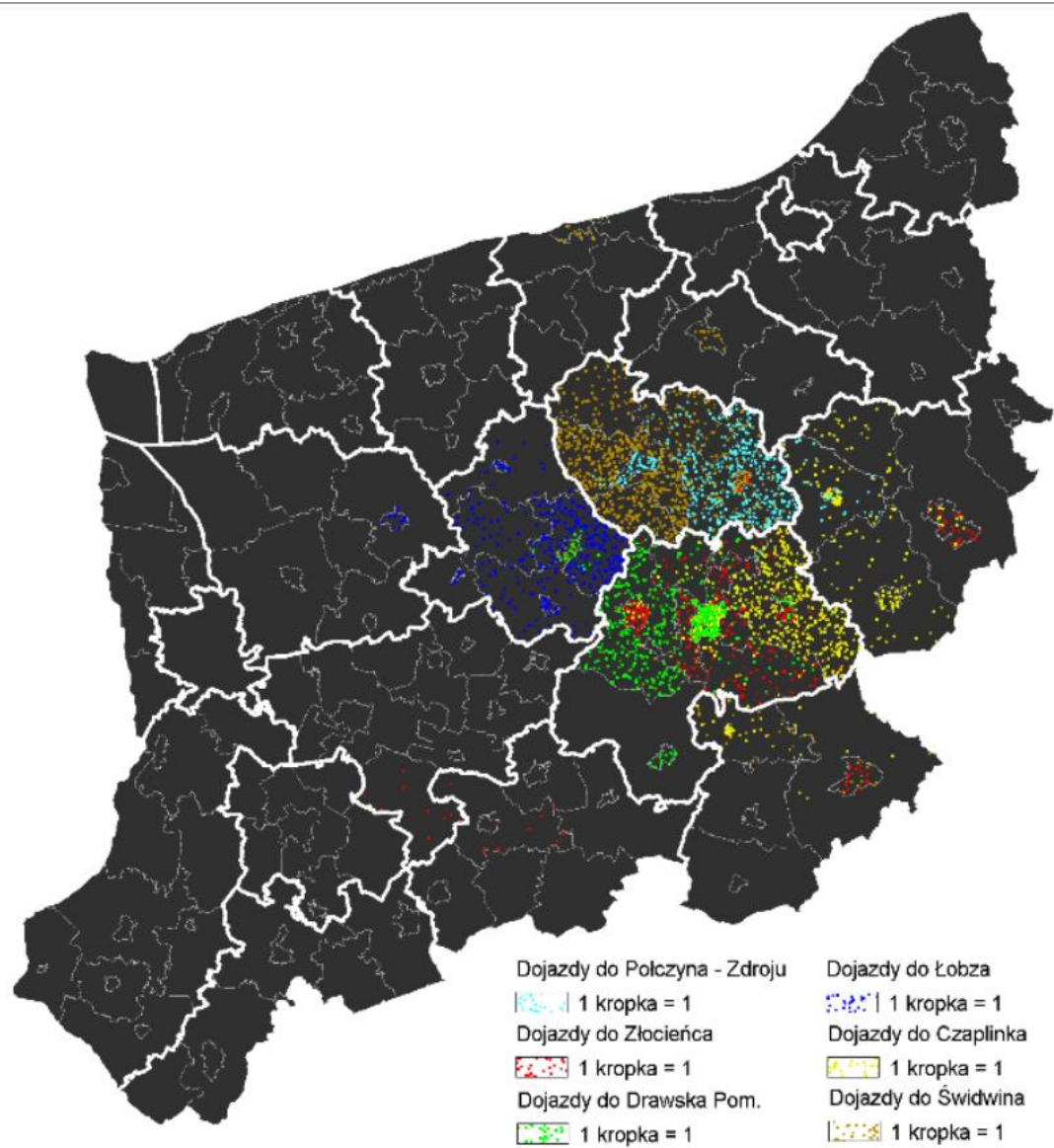
Lp.	Zakres informacji	Opis
1.1.1	Kontekst społeczno-ekonomiczny	<p>Zasięg terytorialny projektu obejmuje 16 jednostek samorządu terytorialnego, które wspólnie tworzą Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej, w skład związku wchodzi;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Gmina Brzeżno;</li> <li>2) Gmina Czaplinek;</li> <li>3) Gmina Kalisz Pomorski;</li> <li>4) Gmina Połczyn Zdrój;</li> <li>5) Gmina Radowo Małe;</li> <li>6) Gmina Rąbino;</li> <li>7) Gmina Resko;</li> <li>8) Gmina Sławoborze;</li> <li>9) Gmina Świdwin;</li> <li>10) Gmina Węgorzyno;</li> <li>11) Gmina Wierzchowo;</li> <li>12) Gmina Złocieniec;</li> <li>13) Miasto Świdwin;</li> <li>14) Powiat Drawski;</li> <li>15) Powiat Łobeski;</li> <li>16) Powiat Świdwiński;</li> </ol> <p>Poniżej przedstawiono mapę, na której przedstawiono samorządy wchodzące w skład Związku.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		 <p>Zgodnie z powyższą mapą, widać, że nie wszystkie sąsiednie samorządy biorą udział we wspólnym przedsięwzięciu. Przy analizie kontekstów społeczno-ekonomicznych, należy również przedstawić obecną sytuację na rynku pracy. Obecnie na terenie Związku bezrobocie w ostatnich latach spada. Na poniższym wykresie przedstawiono poziom bezrobocia w latach 2017- 2021.</p>



Lp.	Zakres informacji	Opis
		<div><div><div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div>&lt;</div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div></div>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>13) Miasto Świdwin; 14) Powiat Drawski; 15) Powiat Łobeski; 16) Powiat Świdwiński; Siedzibą Związku jest Drawsko Pomorskie. Do zadań związku należy między innymi rozwój transportu publicznego. Organami Związku są; Zgromadzenie Związku oraz Zarząd. W skład Zgromadzenia wchodzi po dwóch delegatów z powiatów i gmin uczestniczących w Związku, w tym Wójt, Burmistrz i Starosta oraz dodatkowo jeden delegat wyznaczony przez Radę Gminy, Radę Powiatu.</p> <p>Związek jako Organ właściwy, zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązany został do stworzenia Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w którym określono kierunki rozwoju transportu zbiorowego na właściwym terenie, a dodatkowo określono jakość infrastruktury oraz taboru służącego do realizacji zadań z zakresu transportu zbiorowego. Należy mieć na uwadze, że powołanie Związku, którego uczestnikami jest 16 podmiotów jest bardzo dobrym kierunkiem rozwoju. Transport zbiorowy na obszarach wiejskich i gminnych charakteryzuje się długimi przebiegami, małą liczbą przystanków oraz dużymi potokami pasażerskimi w godzinach szczytu. Dzięki Organizowaniu transportu zbiorowego na dużym obszarze, uzyskuje się dostęp do większej liczby miejscowości, a co za tym idzie do większej liczby mieszkańców. Przykładowo, jedna linia może obsłużyć kilka miejscowości w różnych gminach i powiatach dzięki czemu, potencjalna liczba pasażerów zwiększa się niż w przypadku obsługi jednej gminy lub jednego powiatu. Planuje się, że związek będzie w miarę możliwości się rozszerzać o zainteresowane samorządy. Na terenie wyżej wymienionych miejscowości organizowany będzie transport zbiorowy realizowany zakupionymi pojazdami. Dla pasażerów zostaną udostępnione nowe przystanki oraz punkty przesiadkowe, a do poprawnej eksploatacji pojazdów niezbędne będzie zaplecze techniczne zlokalizowane w Złocieńcu oraz filia w Świdwinie dla Operatora transportu publicznego.</p>
1.1.3	Bieżące wyposażenie w infrastrukturę i świadczone usługi	Obecnie na terenie Związku funkcjonują połączenia autobusowe wydawane na podstawie Zezwoleń oraz Zaświadczeń. Każda Gmina lub Powiat organizuje transport we własnym zakresie na podstawie potrzeb własnych mieszkańców. Powoduje to, że system nie odpowiada na potrzeby mieszkańców, którzy swoje codzienne podróże wykonują w ramach różnych gmin oraz powiatów. Brakuje wspólnej jednej informacji dla pasażerów dotyczącej rozkładów jazdy, schematów połączeń lub dedykowanej strony internetowej, na której znajdowałyby się odpowiednie informacje. Brakuje również wspólnej koordynacji jakości infrastruktury, przystanki oraz punkty przesiadkowe są mocno zróżnicowane pod względem dostępności dla pasażerów wyposażenia oraz stanu utrzymania.
1.1.4	Inne informacje	Na podstawie danych zawartych w Uchwale nr XVII/214/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, określa się dojazdy do pracy na terenie Strefy Centralnej zgodnie z poniższą grafiką.





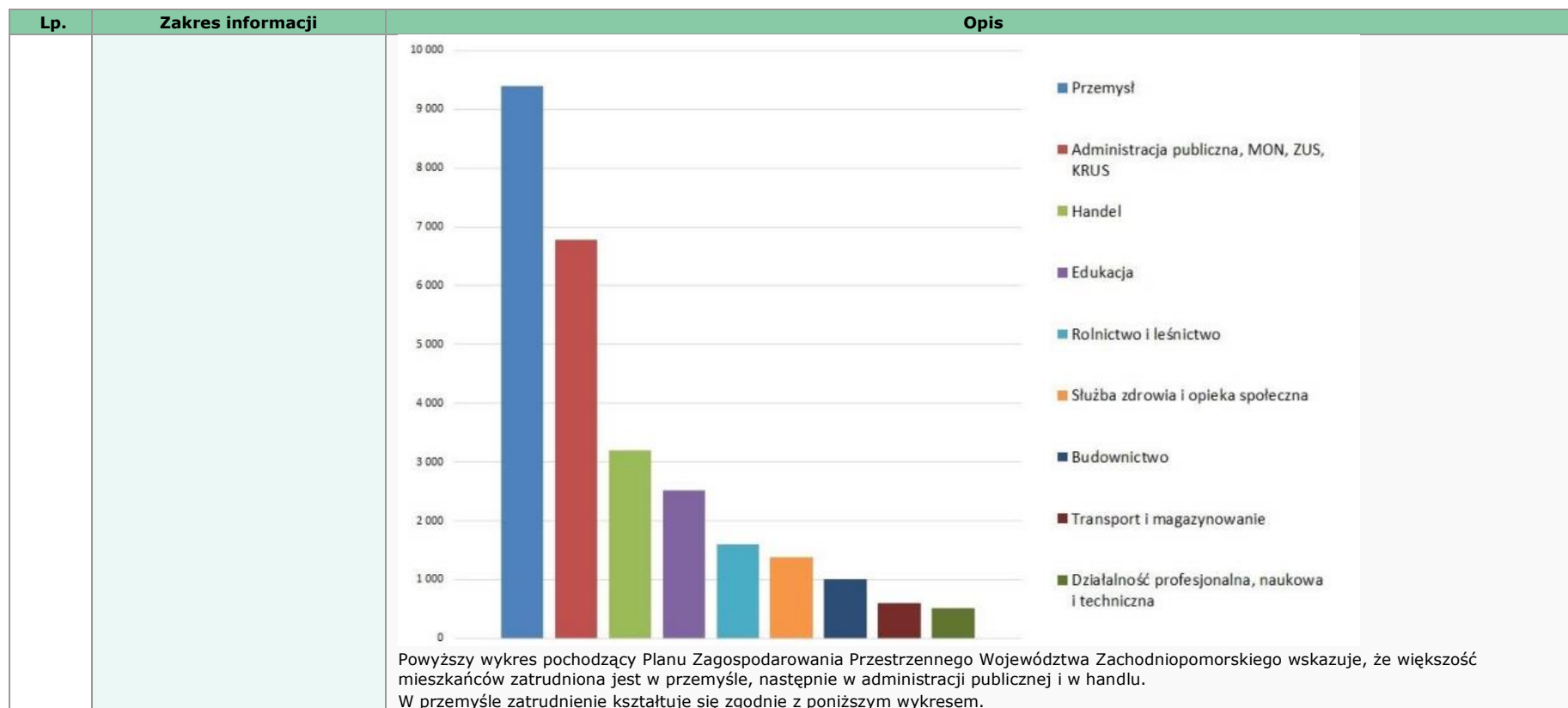
Lp.	Zakres informacji	Opis
		Jak wskazuje powyższa grafika dojazdu do pracy na terenie Strefy Centralnej do głównych ośrodków odbywają się niemal z całego obszaru. Wskazuje to, że mobilność mieszkańców jest dość duża. Na podstawie badań przeprowadzonych do Planu Zrównoważonego Transportu Zbiorowego, większość mieszkańców porusza się transportem indywidualnym – 67% respondentów wskazało codzienne podróże samochodem osobowym. Z przeprowadzanych badań wynika również, że większość respondentów badania – 52% oczekuje zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego. Wskazuje to na chęć podróżowania mieszkańców transportem zbiorowym. W celu spełnienia postulatów mieszkańców oraz zwiększeniu udziału podróży transportem zbiorowym niezbędna jest realizacja Projektu, który zagwarantuje dostępność do transportu zbiorowego rozumianą poprzez odpowiedni rozkład jazdy, dobrą infrastrukturę oraz tabor zapewniający odpowiedni komfort dla pasażerów.
1.1.5	Odbiór społeczny	<p>Projekt o nazwie Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Pomorskiej Strefy Centralnej, czyli na obszarze objętym przez 16 jednostek terytorialnych, które wchodzi w skład Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej (zwanym „Związkiem”) wpłynie bardzo pozytywnie na odbiór społeczeństwa. Projekt po realizacji wpłynie na komfort oraz jakość usług transportu zbiorowego na terenie Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej. Zgodnie z obecnymi przepisami dotyczącymi organizacji transportu zbiorowego każda jednostka samorządu terytorialnego może organizować transport zbiorowy we własnym zakresie. Dzięki decyzjom podjętym przez samorządowców o utworzeniu Związku możliwe jest Organizowanie zintegrowanego transportu na obszarze 16 jednostek samorządowych, dzięki temu mieszkańcy otrzymają możliwość podróżowania po obszarach, które obejmują obszar o powierzchni około 3180 km<sup>2</sup>. Najważniejszym aspektem projektu jest długofalowe finansowanie usług transportu zbiorowego przez Związek, dzięki temu możliwe jest realizowanie takich projektów <b>jak zakup taboru, budowa przystanków oraz centrów przesiadkowych czy modernizacja bazy Operatora w celu utrzymania pojazdów na odpowiednim poziomie technicznym oraz regularnym dbaniu o czystość pojazdów</b>. Dzięki zakupowi nowych pojazdów mieszkańcy przede wszystkim będą mogli podróżować nowoczesnymi pojazdami transportu zbiorowego które będą gwarantować komfort podróży z uwagi na nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, systemy chłodzenia oraz grzania w pojazdach. Należy również wskazać, że obszar, w którym autobusy będą kursować będzie mniej narażony na zanieczyszczenia z tzw. niskiej emisji, ponieważ autobusy charakteryzować się będą najbardziej restrykcyjnymi normami spalania. Będzie to wpływać na dobry odbiór przez mieszkańców. Lokalne społeczności również z dużą aprobatą przyjmą nowe inwestycje w przystanki komunikacyjne oraz punkty przesiadkowe. Należy mieć na uwadze, że infrastruktura punktowa jaką są przystanki oraz centra przesiadkowe są to pierwsze elementy systemu transportu zbiorowego z którymi stykają się pasażerowie podczas swoich podróży. To właśnie w tych miejscach pasażer oczekuje na autobus, często w różnych warunkach atmosferycznych, dlatego ważnym aspektem jest, aby zapewnić jak najlepsze pierwsze wrażenie z podróży transportem zbiorowym. Infrastruktura powinna zapewniać ochronę przed deszczem, śniegiem, a także chronić przed promieniami słonecznymi w upalne dni. Oprócz samego zadaszenia istotna jest również wysokość peronu, tak aby pasażer mógł wsiąść do pojazdu z wysokiego peronu, infrastruktura musi być przystosowana do obsługi osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Na przystankach powinno się również zapewnić kompleksową informację pasażerską w postaci aktualnego rozkładu jazdy oraz informacje od Operatora/Organizatora o ewentualnych zmianach. Również ważnym elementem dla pasażerów jest budowa filii bazy technicznej dla Operatora. Jest to ważne przedsięwzięcie z uwagi na konstrukcje rozkładów jazdy, filia bazy technicznej pozwala na zorganizowanie odpoczynku, dla kierowców który wymagany jest przepisami prawa, zmiany kierowców, doładowania pojazdów w energię elektryczną bądź paliwo. Dzięki filii bazy, autobusy nie będą musiały przejeżdżać dodatkowych kilometrów technicznych do głównej bazy, a dodatkowo Organizator zyska większą elastyczność w planowaniu rozkładów jazdy z uwagi na dwa miejsca, gdzie autobusy mogą rozpoczynać oraz kończyć zadania przewozowe.</p> <p>Należy również mieć na uwadze, że powołany Związek zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym pełni rolę Organizatora publicznego transportu zbiorowego. Do zadań organizatora należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. planowanie rozwoju transportu;</li> <li>2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.</li> </ol> <p>Dzięki tym wymogom zawartych w Ustawie mieszkańcy mogą mieć pewność, że ich potrzeby transportowe będą na bieżąco monitorowane i analizowane.</p> <p>Istotnym aspektem jest fakt, że Związek będzie beneficjentem całego projektu polegającego na zakupie taboru, remoncie i budowie infrastruktury przystankowej oraz inwestycji w bazę pojazdów.</p>

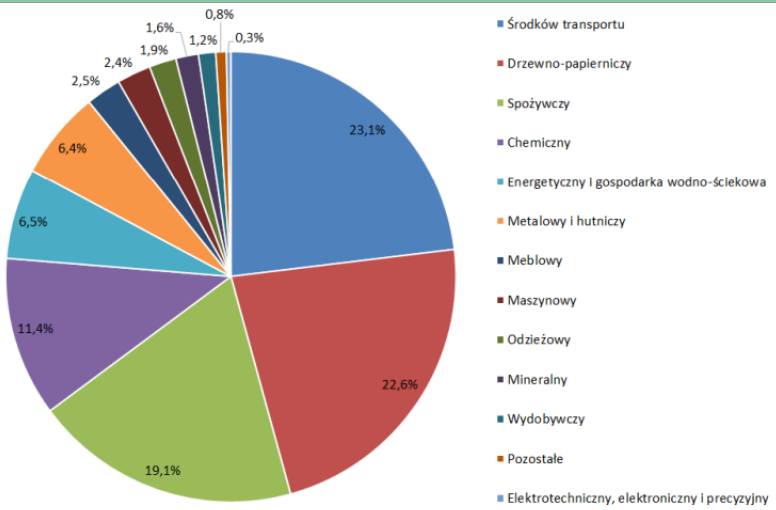


1.2. Opis stanu aktualnego, na który projekt będzie miał wpływ

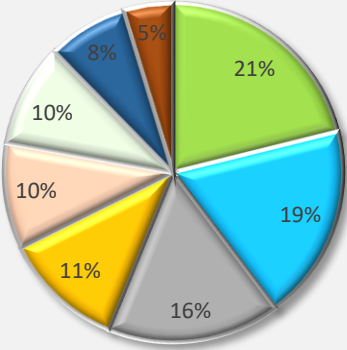
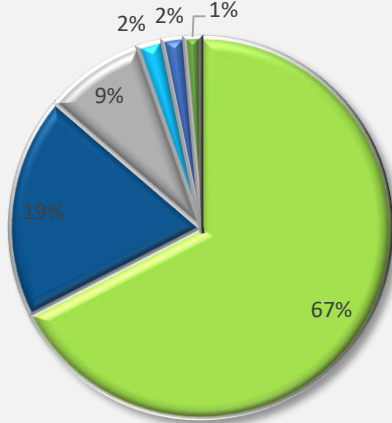
Lp.	Zakres informacji	Opis																																																																																																												
1.2.1	Tło projektu	<p>Projekt obejmuje 16 jednostek samorządu terytorialnego. Obszar zamieszkuje łącznie 98 983 osób, co stanowi około 6% mieszkańców całego województwa. Obszar został w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wskazany jako obszar funkcjonalny o znaczeniu regionalnym. Strefa wyznaczona została w oparciu o model potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz 30-minutową izochronę dostępności do sześciu głównych ośrodków tworzących rdzeń tej strefy, tj. Czaplinka, Drawsko Pomorskiego, Łobza, Polczyna-Zdroju, Świdwina i Złocienica. Na tle województwa, wsie obszaru charakteryzują się małą liczebnością. Średnia wielkość wsi jest poniżej średniej wojewódzkiej, a w gminach leżących we wschodniej części obszaru osiąga najniższe wskaźniki. Przeciętne średnie wynagrodzenie brutto dla powiatu Drawskiego to 4789,08 zł dla powiatu Świdwińskiego to 4704,50 zł, a dla powiatu Łobeskiego 4962,09, dla województwa Zachodniopomorskiego to 5549,85 zł, a dla Polski 6001,02 zł za rok 2021, zgodnie z danymi przekazanymi przez GUS za rok 2021. Widoczne są mniejsze zarobki mieszkańców powiatów które wchodzi w skład Związku. Jednym z czynników, który wpływa na niskie zarobki jest wykluczenie transportowe. Mieszkańcy, którzy nie mają dostępu do dobrze zorganizowanego transportu publicznego, który zapewnia dojazd do pracy oraz powrót z niej w różnych godzinach mają mniejsze szanse na znalezienie dobrze płatnej pracy. Obecnie na obszarze organizowany jest transport zbiorowy przez różnych Organizatorów, zarówno Gminy jak i Powiaty. Kursy obsługują różni Operatorzy i Przewoźnicy bez zintegrowanej taryfy przewozowej oraz brak koordynacji rozkładów jazdy.</p> <p>W poniżej tabeli przedstawiono cechy charakterystyczne dla każdego członka Związku. Wymieniono typ jednostki, powierzchnię, liczbę miejscowości, liczbę sołectw oraz gęstość zaludnienia.</p> <table><tr><th>Nazwa jednostki</th><th>Typ jednostki</th><th>Powierzchnia</th><th>Liczba miejscowości</th><th>Liczba sołectw</th><th>Gęstość zaludnienia</th></tr><tr><td colspan="6">Powiaty</td></tr><tr><td>Drawski</td><td>powiat</td><td>1764</td><td>186</td><td>93</td><td>31</td></tr><tr><td>Łobeski</td><td>powiat</td><td>1065</td><td>143</td><td>86</td><td>32</td></tr><tr><td>Świdwiński</td><td>powiat</td><td>1093</td><td>203</td><td>83</td><td>40</td></tr><tr><td colspan="6">Gminy</td></tr><tr><td>Czaplinek</td><td>gmina miejsko-wiejska)</td><td>365</td><td>52</td><td>29</td><td>31</td></tr><tr><td>Kalisz Pomorski</td><td>gmina miejsko-wiejska</td><td>491</td><td>30</td><td>15</td><td>14</td></tr><tr><td>Wierzchno</td><td>gmina wiejska</td><td>229</td><td>19</td><td>13</td><td>18</td></tr><tr><td>Złocieniec</td><td>gmina miejsko-wiejska</td><td>280</td><td>36</td><td>18</td><td>56</td></tr><tr><td>Świdwin</td><td>gmina wiejska</td><td>247</td><td>48</td><td>18</td><td>22</td></tr><tr><td>M. Świdwin</td><td>gmina miejska</td><td>22</td><td>1</td><td>0</td><td>663</td></tr><tr><td>Brzeżno</td><td>gmina wiejska</td><td>111</td><td>20</td><td>11</td><td>24</td></tr><tr><td>Polczyn-Zdrój</td><td>gmina miejsko-wiejska</td><td>344</td><td>80</td><td>25</td><td>41</td></tr><tr><td>Rąbino</td><td>gmina wiejska</td><td>180</td><td>27</td><td>15</td><td>19</td></tr><tr><td>Ślawoborze</td><td>gmina wiejska</td><td>189</td><td>27</td><td>14</td><td>21</td></tr><tr><td>Radowo Małe</td><td>gmina wiejska</td><td>181</td><td>28</td><td>21</td><td>18</td></tr><tr><td>Resko</td><td>gmina</td><td>285</td><td>40</td><td>16</td><td>26</td></tr></table>	Nazwa jednostki	Typ jednostki	Powierzchnia	Liczba miejscowości	Liczba sołectw	Gęstość zaludnienia	Powiaty						Drawski	powiat	1764	186	93	31	Łobeski	powiat	1065	143	86	32	Świdwiński	powiat	1093	203	83	40	Gminy						Czaplinek	gmina miejsko-wiejska)	365	52	29	31	Kalisz Pomorski	gmina miejsko-wiejska	491	30	15	14	Wierzchno	gmina wiejska	229	19	13	18	Złocieniec	gmina miejsko-wiejska	280	36	18	56	Świdwin	gmina wiejska	247	48	18	22	M. Świdwin	gmina miejska	22	1	0	663	Brzeżno	gmina wiejska	111	20	11	24	Polczyn-Zdrój	gmina miejsko-wiejska	344	80	25	41	Rąbino	gmina wiejska	180	27	15	19	Ślawoborze	gmina wiejska	189	27	14	21	Radowo Małe	gmina wiejska	181	28	21	18	Resko	gmina	285	40	16	26
Nazwa jednostki	Typ jednostki	Powierzchnia	Liczba miejscowości	Liczba sołectw	Gęstość zaludnienia																																																																																																									
Powiaty																																																																																																														
Drawski	powiat	1764	186	93	31																																																																																																									
Łobeski	powiat	1065	143	86	32																																																																																																									
Świdwiński	powiat	1093	203	83	40																																																																																																									
Gminy																																																																																																														
Czaplinek	gmina miejsko-wiejska)	365	52	29	31																																																																																																									
Kalisz Pomorski	gmina miejsko-wiejska	491	30	15	14																																																																																																									
Wierzchno	gmina wiejska	229	19	13	18																																																																																																									
Złocieniec	gmina miejsko-wiejska	280	36	18	56																																																																																																									
Świdwin	gmina wiejska	247	48	18	22																																																																																																									
M. Świdwin	gmina miejska	22	1	0	663																																																																																																									
Brzeżno	gmina wiejska	111	20	11	24																																																																																																									
Polczyn-Zdrój	gmina miejsko-wiejska	344	80	25	41																																																																																																									
Rąbino	gmina wiejska	180	27	15	19																																																																																																									
Ślawoborze	gmina wiejska	189	27	14	21																																																																																																									
Radowo Małe	gmina wiejska	181	28	21	18																																																																																																									
Resko	gmina	285	40	16	26																																																																																																									

Lp.	Zakres informacji	Opis																																																																															
		<div><div>miejsko-wiejska</div><table><tr><td><b>Węgorzyno</b></td><td>gmina</td><td>miejsko-wiejska</td><td>256</td><td>33</td><td>19</td><td>25</td></tr></table><p>Powyższa tabela wskazuje, że członkowie Związku są dość mocno zróżnicowani pod względem ludności oraz wskaźników administracyjnych. Gęstość zaludnienia jest bardzo zróżnicowana, co wpływa bezpośrednio na obsługę transportem zbiorowym, im większa gęstość zaludnienia, tym obsługa transportem zbiorowym jest bardziej efektywna, więcej pasażerów na danym obszarze, im mniejsza, tym przewozy muszą być dłuższe oraz na trasie jest mniej przystanków, a pojazdy pokonują znaczne dystanse.</p><p>W poniższej tabeli przedstawiono liczbę przedsiębiorstw zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach.</p><table><tr><th>Jednostka</th><th>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON</th><th>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze rolniczym</th><th>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze przemysłowym i budowlanym [szt.]</th></tr><tr><td><b>Gmina Brzeźno</b></td><td>186</td><td>14</td><td>56</td></tr><tr><td><b>Gmina Czaplinek</b></td><td>1272</td><td>54</td><td>309</td></tr><tr><td><b>Gmina Kalisz Pomorski</b></td><td>785</td><td>86</td><td>209</td></tr><tr><td><b>Gmina Połczyn-Zdrój</b></td><td>1782</td><td>66</td><td>418</td></tr><tr><td><b>Gmina Radowo Małe</b></td><td>278</td><td>58</td><td>70</td></tr><tr><td><b>Gmina Rąbino</b></td><td>288</td><td>37</td><td>104</td></tr><tr><td><b>Gmina Resko</b></td><td>820</td><td>54</td><td>183</td></tr><tr><td><b>Gmina Sławoborze</b></td><td>339</td><td>31</td><td>119</td></tr><tr><td><b>Gmina Świdwin</b></td><td>488</td><td>47</td><td>179</td></tr><tr><td><b>Gmina Miasto Świdwin</b></td><td>1844</td><td>24</td><td>392</td></tr><tr><td><b>Gmina Węgorzyno</b></td><td>564</td><td>16</td><td>197</td></tr><tr><td><b>Gmina Wierzchowo</b></td><td>372</td><td>47</td><td>107</td></tr><tr><td><b>Gmina Złocieniec</b></td><td>1911</td><td>52</td><td>527</td></tr><tr><td><b>Jednostka</b></td><td colspan="3"><b>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym [szt.]</b></td></tr><tr><td><b>Powiat Drawski</b></td><td colspan="3">2020,05</td></tr><tr><td><b>Powiat Łobeski</b></td><td colspan="3">1772,0</td></tr><tr><td><b>Powiat Świdwiński</b></td><td colspan="3">1917,8</td></tr></table><p>Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych jest w Gminie Złocieniec, Mieście Świdwin oraz w Gminie Połczyn-Zdrój. Są to większe ośrodki które w sposób naturalny przyciągają mieszkańców całego obszaru z uwagi na prace oraz szkołę. W oparciu o powyższe dane można wnioskować, że transport zbiorowy do Gmin, które charakteryzują się dużą liczbą zarejestrowanych podmiotów gospodarczych powinien zapewniać dowozy oraz odwozy w godzinach porannych oraz popołudniowych, aby mieszkańcy mieli szansę dotrzeć i wrócić z pracy.</p></div>	<b>Węgorzyno</b>	gmina	miejsko-wiejska	256	33	19	25	Jednostka	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze rolniczym	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze przemysłowym i budowlanym [szt.]	<b>Gmina Brzeźno</b>	186	14	56	<b>Gmina Czaplinek</b>	1272	54	309	<b>Gmina Kalisz Pomorski</b>	785	86	209	<b>Gmina Połczyn-Zdrój</b>	1782	66	418	<b>Gmina Radowo Małe</b>	278	58	70	<b>Gmina Rąbino</b>	288	37	104	<b>Gmina Resko</b>	820	54	183	<b>Gmina Sławoborze</b>	339	31	119	<b>Gmina Świdwin</b>	488	47	179	<b>Gmina Miasto Świdwin</b>	1844	24	392	<b>Gmina Węgorzyno</b>	564	16	197	<b>Gmina Wierzchowo</b>	372	47	107	<b>Gmina Złocieniec</b>	1911	52	527	<b>Jednostka</b>	<b>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym [szt.]</b>			<b>Powiat Drawski</b>	2020,05			<b>Powiat Łobeski</b>	1772,0			<b>Powiat Świdwiński</b>	1917,8		
<b>Węgorzyno</b>	gmina	miejsko-wiejska	256	33	19	25																																																																											
Jednostka	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze rolniczym	Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON w sektorze przemysłowym i budowlanym [szt.]																																																																														
<b>Gmina Brzeźno</b>	186	14	56																																																																														
<b>Gmina Czaplinek</b>	1272	54	309																																																																														
<b>Gmina Kalisz Pomorski</b>	785	86	209																																																																														
<b>Gmina Połczyn-Zdrój</b>	1782	66	418																																																																														
<b>Gmina Radowo Małe</b>	278	58	70																																																																														
<b>Gmina Rąbino</b>	288	37	104																																																																														
<b>Gmina Resko</b>	820	54	183																																																																														
<b>Gmina Sławoborze</b>	339	31	119																																																																														
<b>Gmina Świdwin</b>	488	47	179																																																																														
<b>Gmina Miasto Świdwin</b>	1844	24	392																																																																														
<b>Gmina Węgorzyno</b>	564	16	197																																																																														
<b>Gmina Wierzchowo</b>	372	47	107																																																																														
<b>Gmina Złocieniec</b>	1911	52	527																																																																														
<b>Jednostka</b>	<b>Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności w wieku produkcyjnym [szt.]</b>																																																																																
<b>Powiat Drawski</b>	2020,05																																																																																
<b>Powiat Łobeski</b>	1772,0																																																																																
<b>Powiat Świdwiński</b>	1917,8																																																																																



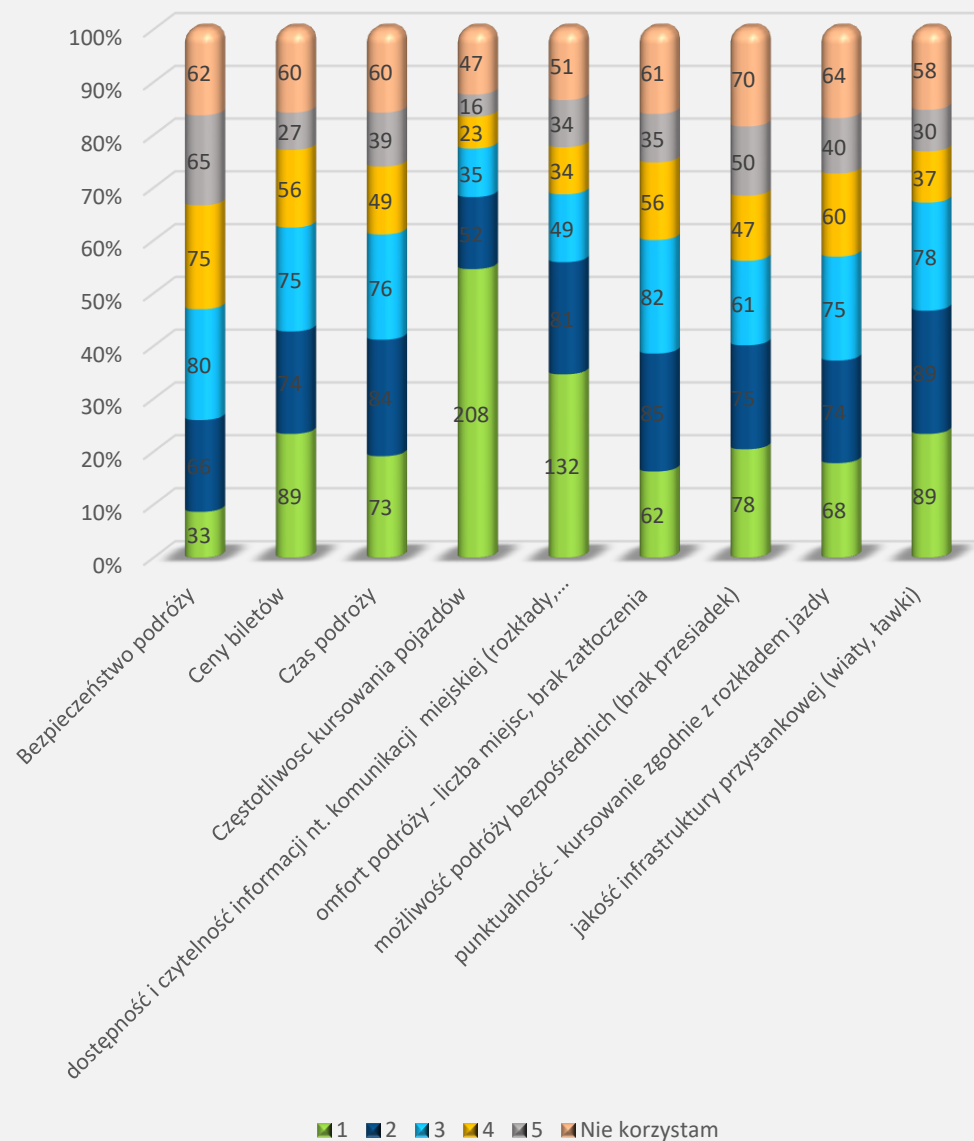
Lp.	Zakres informacji	Opis
		 <p>Najwięcej mieszkańców pracuje w gałęzi dotyczącej środków transportu, następnie drzewno-papierniczym oraz spożywczym. Powyższe wykresy wskazują, że charakter obszaru jest przemysłowy. Wiąże się to zatrudnieniem mieszkańców w zakładach pracy, a przez to dojazd do pracy w określonych godzinach, co wskazuje na potencjał rozwoju połączeń autobusowych na terenie Związku.</p>
1.2.2	Istniejący stan	<p>Realizacja projektu dąży do zrównoważonego oraz trwałego rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru, na którym Organizować będzie transport Związek. W konsekwencji powinno to prowadzić do zwiększenia atrakcyjności życia mieszkańców oraz zwiększeniu poziomu jakości życia poprzez dobrze zorganizowany oraz pewny transport zbiorowy.</p> <p>Obecnie na terenie Związku system przewozów autobusowych opiera się na podstawie wspólnych porozumień międzygminnych podpisanych pomiędzy samorządami oraz liniami Organizowanymi przez daną jednostkę samodzielnie. Zleca się przewóz Operatorowi na konkretną linię.</p>
1.2.3	Podstawowe rozwiązania oraz parametry techniczne i technologiczne istniejących rozwiązań	<p>Operator PKS Złocieniec sp. z o.o. dysponuje 63 pojazdami, średni wiek pojazdu to około 12 lat. Pojazdy charakteryzują się następującą normą spalania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 pojazdów EURO 2</li> <li>• 7 pojazdy EURO 3</li> <li>• 8 pojazdów EURO 4</li> <li>• 17 pojazdów EURO 5</li> <li>• 21 pojazdów EURO 6</li> </ul> <p>Na terenie związku przebiegają drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz lokalne. W okolicach związku przebiega droga krajowa S6 oraz droga S11, która jest w trakcie planowania oraz realizacji w zależności od jej odcinka. Drogi krajowe przebiegające przez Związek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• droga krajowa nr 10 – łącząca Szczecin oraz Warszawę,</li> <li>• droga krajowa nr 20 – łączy Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim</li> </ul> <p>Istotnym aspektem jest fakt, że w zależności do drogi istnieją różni zarządcy przystankami.</p> <p>W zajezdni PKS w Złocińcu funkcjonuje hala z trzema stanowiskami do naprawy autobusów. Stanowiska naprawcze bez podnośników, funkcję tą spełniają kanały naprawcze. Myjnia autobusowa niezabudowana, zewnętrzna w zimie nieczynna z wymiarową płytą podłogową oraz szczotkami na wózkach jezdnych eksploatowana od 2012 roku. Sprężarka o mocy 7,5 kW wytwarzająca ciśnienie do 9 Atmosfer. Montażownia elektryczna</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>hydrauliczna do montażu i demontażu opon pojazdów ciężarowych - autobusów. Wyważarka kół pojazdów ciężarowych i autobusów urządzenia pochodzą z roku 2002. Brak systemu dystrybucji olejów silnikowych.</p> <p>PKS Złocieniec, który jest wewnętrznym Operatorem Związku nie posiada fili swojej bazy, co jest wskazane z uwagi na realizację rozkładu jazdy</p>
1.2.4	Analiza interesariuszy	<p>Odbiorcami projektu będą przede wszystkim mieszkańcy Strefy Centralnej oraz sąsiednich gmin i powiatów, a w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pracownicy dojeżdżający do zakładów pracy,</li> <li>• uczniowie dojeżdżający do szkół,</li> <li>• osoby dojeżdżające do szpitali, ośrodków zdrowia, ośrodków usług społecznych, ośrodków opieki społecznej, urzędów, instytucji, centrów handlowo-usługowych, itp.</li> <li>• kierowcy firm przewozowych, którzy użytkować będą zakupione autobusy</li> <li>• pracownicy techniczni spółki PKS Złocieniec</li> </ul> <p>Dużą grupę odbiorców stanowić będą, poza tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• turyści przyjeżdżający na wypoczynek i odwiedzający atrakcyjne miejsca na terenie Strefy Centralnej (między innymi rejon Pojezierza Drawskiego z malowniczymi jeziorami i rzekami),</li> <li>• licznie przybywający w te rejony z całej Polski miłośnicy spływów kajakowych, wędkowania, grzybobrania i polowania,</li> <li>• kuracjusze przyjeżdżający do Uzdrowiska Połczyn Zdrój,</li> <li>• uczestnicy masowych imprez typu Air Show w Świdwinie czy zjazd samochodów terenowych na poligonie drawskim.</li> </ul> <p>Na wszystkich powyżej wskazanych interesariuszy efekty Projektu wpłyną bezpośrednio. Nowy tabor, nowa infrastruktura przystankowa, nowe zaplecze techniczne w znacznym stopniu podniesie jakość transportu zbiorowego na terenie Związku.</p>
1.2.5	Potrzeby mieszkańców	<p>Mieszkańcy jednostek samorządów terytorialnych zlokalizowanych na terenach objętych przez Związek muszą zaspokajać swoje podstawowe potrzeby przemieszczania się. Potrzeby przemieszczania wynikające z chęci dotarcia do pracy lub szkoły nazywane są podróżami obligatoryjnymi. Wyróżnia się również potrzeby fakultatywne takie jak lekarz, zakupy spotkania towarzyskie. W badaniach jakie zostały przeprowadzone podczas pracy nad Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mieszkańcy w ankiecie wskazali, że najczęściej podróżują do pracy i szkoły.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		 <ul style="list-style-type: none"> <li>praca</li> <li>lekarz</li> <li>Nie korzystam</li> <li>zakupy</li> <li>szkoła/uczelnia</li> <li>rodzina/znajomi</li> <li>rozrywka</li> <li>sprawy urzędowe</li> </ul> <p>Powyżej przedstawiono wykres obrazujący najczęstsze podróże transportem zbiorowym. Jak wskazuje powyższy wykres, mieszkańcy najczęściej podróżują do pracy, lekarza szkoły lub uczelni za pomocą transportu zbiorowego. Jednocześnie mieszkańcy zapytani o środek transportu, który najczęściej wybierają wskazują samochód osobowy.</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>samochodem (jako pasażer lub kierowca)</li> <li>autobusem</li> <li>pociągiem</li> <li>rowerem</li> <li>komunikacją miejską</li> <li>pieszo</li> </ul> <p>67% ankietowanych wskazało samochód osobowy, a tylko 19% wskazało autobus. Powyższe wykresy wskazują, że mieszkańcy w większym stopniu poruszają się pojazdami indywidualnymi niż w przypadku transportu zbiorowego, co wpływa bezpośrednio na jakość środowiska oraz infrastruktury. Należy mieć na uwadze, że realizacja Projektu wpłynie pozytywnie na jakość przewozów, a dodatkowo zwiększy komfort podróży dzięki czemu stopień wykorzystania transportu zbiorowego w codziennych podróżach może zostać zwiększony.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
1.2.6	Niedogodności i problemy dla mieszkańców	Niedogodności oraz problemy wynikające z potrzeb mieszkańców przedstawia poniższy wykres, który również został opracowany na podstawie badań przeprowadzonych w ramach realizacji Planu Transportowego.





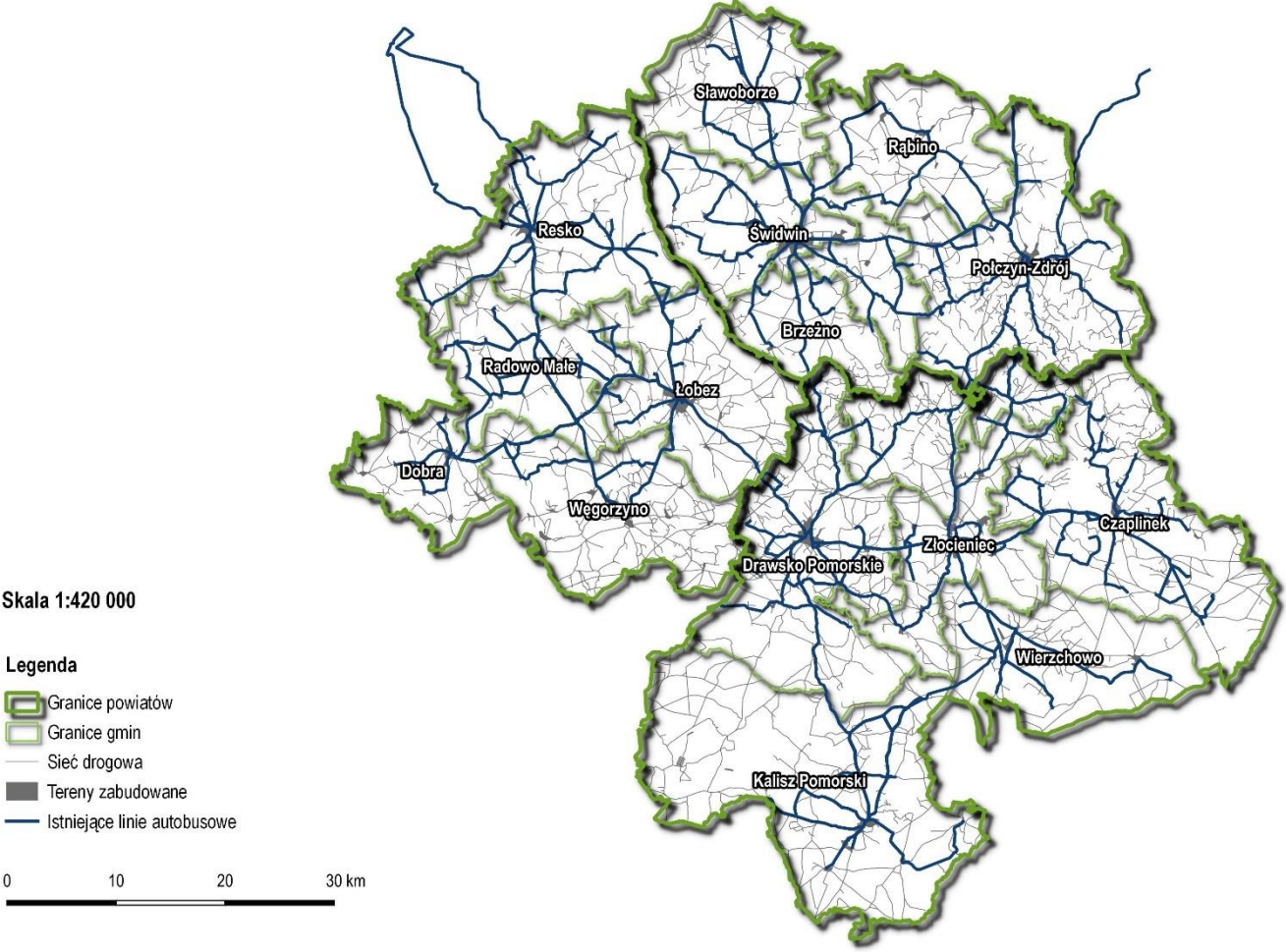
Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>Powyższy wykres wskazuje, ocenę obecnych rozwiązań dotyczących transportu zbiorowego na terenie Związku. Ocena nr 1 jest najniższą oceną, ocena na 5 jest najwyższą oceną. Najbardziej istotne problemy dla mieszkańców to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- niska częstotliwość kursowania autobusów</li> <li>- słaba dostępności i czytelność informacji dotyczących transportu zbiorowego</li> <li>- słaba jakość infrastruktury</li> <li>- wysokie ceny biletów</li> <li>- brak możliwości podróży bezpośrednich</li> </ul> <p>Są to najbardziej istotne problemy, które wskazali mieszkańcy. Należy mieć na uwadze, że realizacja niniejszego projektu w sposób kompleksowy spełnia wymagania jakie stawiają mieszkańcy. Zakup nowego taboru wpłynie na zwiększoną pracę przewozową, nową infrastrukturę przystankową oraz polepszy jakość istniejącej, remont bazy oraz budowa filii PKS Złocieńca wpłynie na częstotliwość realizowanych połączeń z uwagi na większe możliwości eksploatacyjne pojazdów oraz możliwe zwiększy liczbę połączeń bezpośrednich. Związek będzie mieć również wpływ na kształtowanie oferty cenowej biletów.</p>
1.2.7	Uwarunkowania realizacji projektu	<p>Uwarunkowania realizacji projektów wynikają przede wszystkim z poniższych dokumentów.</p> <p>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.</p> <p>Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 to najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący planowania przestrzennego. Stanowi element zintegrowanego systemu planowania rozwoju w Polsce i Europie. Wizja Polski w 2030 r. opiera się na pięciu pożądanych cechach przestrzeni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• konkurencyjności i innowacyjności,</li> <li>• spójności wewnętrznej,</li> <li>• bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwa oraz</li> <li>• ładzie przestrzennym.</li> </ul> <p>Celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.</p> <p>W odniesieniu do systemu transportowego ogromne znaczenie dla prognozowanego w dokumencie wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe ma koncentracja ludności i działalności gospodarczej na obszarach silnie zurbanizowanych, w miastach i obszarach metropolitalnych, które powiększają się poprzez zjawisko silnej suburbanizacji zachodzące w większości dużych ośrodków miejskich. Na obszarze Pomorza Środkowego, Polski Zachodniej zadaniem polityki przestrzennego zagospodarowania jest wsparcie (ze względu na stosunkowo wysoki poziom urbanizacji i niską gęstość zaludnienia) restrukturyzacji bazy społeczno-gospodarczej i optymalizacji dostarczania usług publicznych. Na terenie województwa zachodniopomorskiego dostrzega się także problem dostępności transportowej do ośrodków koncentracji usług różnego rzędu.</p> <p>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego</p> <p>Wśród problemów występujących na obszarze województwa zachodniopomorskiego dostrzega się problem dostępności przestrzennej, wyrażanej wskaźnikiem gęstości dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni. Zwrócona została uwaga na to, iż na terenie Zachodniopomorskiego odnotowuje się niski poziom wspomnianego wyżej wskaźnika oraz problem peryferyjności, a także wskazuje się na potrzebę budowy dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach poza ich centrami.</p> <p>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)</p> <p>W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemu transportowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis						
		spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Jednym z postulowanych kierunków interwencji jest zatem budowanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci komunikacyjnej służącej konkurencyjnej gospodarce – w tym zakresie przewiduje się działania dotyczące transportu miejskiego i aglomeracyjnego jako elementu zintegrowanego systemu transportowego. Integrację systemu transportowego planuje się osiągnąć poprzez rozwój węzłów przesiadkowych łączących różne rodzaje środków transportu.						
1.2.8	Komplementarność z innymi projektami	<p>Celem projektu jest poprawa jakości, rozszerzenie zakresu i optymalizacja kosztów świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej. Projekt przyczyni się do realizacji następujących celów strategicznych Partnerstwa Strefy Centralnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa jakości i dostępności usług publicznych.</li> <li>• Rewitalizacja zdegradowanych ekonomicznie i społecznie obszarów wiejskich.</li> <li>• Poprawa efektywności zarządzania w JST.</li> <li>• Zrównoważona turystyka oparta na endogenicznych zasobach przyrodniczych i krajobrazowych.</li> </ul>						
1.2.9		Nazwy projektów przyjętych za punkt odniesienia						
		Nazwa przedmiotowego projektu, który zamierza realizować wnioskodawca	Cel	Działania	Rezultaty	Zasięg terytorialny	Użytkownicy	Synergia
			L. zbieżnych punktów	L. zbieżnych punktów	L. zbieżnych punktów	L. zbieżnych punktów	L. zbieżnych punktów	L. zbieżnych punktów
		Modernizacja bazy szkoleniowej i warsztatowej szkół zawodowych na podstawie uzgodnionej specjalizacji szkół zawodowych, zgodnych z potrzebami lokalnego rynku	Bd.	Bd	Bd	Bd	Bd	Bd
		Zrównoważony rozwój funkcji turystycznej obszaru Partnerstwa w oparciu o sieciowe produkty turystyczne	Bd	Bd	Bd	Bd	Bd	Bd

## 2. Definicja celów projektu

### 2.1. Opis potrzeby realizacji projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis
2.1.1	Analiza problemów i potrzeb	<p>W badaniach ankietowych wśród mieszkańców przeprowadzonych w 2021 roku podczas prac nad raportem diagnostycznym dla Partnerstwa Strefy Centralnej, szeroko rozumiane zagadnienia dotyczące komunikacji i transportu zbiorowego zostały ocenione negatywnie. Na 1.825 mieszkańców, którzy odpowiedzieli na wszystkie pytania ankiety, aż 62% wskazało na komunikację i transport zbiorowy jako słabą stronę Partnerstwa (4 miejsce na liście 24 słabych stron Partnerstwa). W tej samej ankiecie, Komunikacja i transport zbiorowy znalazły się na 2 miejscu listy priorytetów, które mieszkańcy (57% respondentów) wskazali jako pilne do podjęcia przez samorządy Partnerstwa Strefy Centralnej. W innym rankingu 16 projektów wcześniej uznanych za strategiczne, przeprowadzonym wśród 19 wójtów, burmistrzów i starostów Partnerstwa Strefy Centralnej, projekt pn. „Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej” znalazł się na trzecim miejscu pod względem ważności (16 wskazań na duże i bardzo duże znaczenie) i również trzecim miejscu pod względem liczby deklaracji udziału w jego realizacji (15 wskazań). Projekt odpowiada w dużej części na podstawowe problemy/wyzwania zdiagnozowane i określone w strategii Partnerstwa Strefy Centralnej jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mała atrakcyjność osiedleńcza obszaru PSC (wymiar społeczny),</li> <li>- niska atrakcyjność inwestycyjna obszaru PSC (wymiar gospodarczy), a przede wszystkim na problemy szczegółowe związane z,</li> <li>- niekorzystną dostępnością komunikacyjną, niewykorzystanym potencjałem warunków do rozwoju turystyki.</li> </ul>
2.1.1.1	Rozpoznanie problemów	<p>Problemem dotyczącym mieszkańców Strefy Centralnej jak i innych obszarów od podobnej charakterystyce w całej Polsce jest problem wykluczenia transportowego. Według Rzecznika Praw Obywatelskich, wykluczenie transportowe dotyczy dużej części obszarów wiejskich w Polsce. Obecne przepisy, które dotyczą transportu zbiorowego w żaden sposób nie gwarantują dostępu do oferty publicznego transportu zbiorowego na odpowiednim poziomie dla mieszkańców. Mieszkańcy Strefy Centralnej w ankiecie przeprowadzonej do Planu zrównoważonego transportu zbiorowego dali jasno do zrozumienia jakie mają oczekiwania w kwestii transportu zbiorowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wysoka częstotliwość kursowania pojazdów</li> <li>- niskie ceny biletów</li> <li>- infrastruktura na odpowiednim poziomie</li> <li>- dostęp do dobrej informacji pasażerskiej</li> </ul> <p>Obecnie mieszkańcy mają do dyspozycji przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym, są to przewozy powszechnie dostępne wykonywane przez Operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na obszarze Związku. Obecna sieć funkcjonuje na podstawie Zezwoleń oraz Zaświadczeń wydanych przez właściwe organy samorządu. Zezwolenia wydawane mogą być przez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wójta, jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze gminy;</li> <li>• Burmistrza albo prezydenta miasta, w którym siedzibę ma związek międzygminny – jeżeli przewozy mają być wykonywane na obszarze gmin tworzących taki związek;</li> <li>• Prezydenta miasta na prawach powiatu – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu;</li> <li>• Starosty – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze powiatu – z wyłączeniem przewozów wymienionych powyżej;</li> <li>• Marszałka województwa – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego powiatu, ale na obszarze jednego województwa.</li> <li>• Marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego województwa</li> </ul> <p>Należy jednak mieć na uwadze, że duża część połączeń, które są obecnie realizowane dedykowana jest tylko pod uczniów, co uniemożliwia korzystanie z połączeń autobusowych innych potencjalnych pasażerów.</p> <p>Brak systemu połączeń autobusowych o odpowiedniej częstotliwości i dobrej jakości powoduje wykluczenie komunikacyjne, które prowadzi do ograniczenia w rynku pracy, problem z dostępem do usług zdrowotnych oraz bazy szkół średnich i szkół wyższych. Na poniższej grafice przedstawiono aktualne linie autobusowe.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		 <p>Skala 1:420 000</p> <p><b>Legenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Granie powiatów</li> <li>Granie gmin</li> <li>Sieć drogowa</li> <li>Tereny zabudowane</li> <li>Istniejące linie autobusowe</li> </ul> <p>0 10 20 30 km</p>
2.1.1. 2	Związki przyczynowo - skutkowe pomiędzy problemami	Przyczyną problemów transportowych na terenie Związku jest brak zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym oraz dodatkowo brak dobrej oferty w postaci rozkładów jazdy oraz niska gęstość zaludnienia. Skutkiem tego jest wykluczenie transportowe mieszkańców co w konsekwencji prowadzi do nierównych szans mieszkańców obszarów o niskiej dostępności komunikacyjnej. Pozyskanie środków na realizację Projektu może z biegiem czasu odwrócić tą tendencję z uwagi na fakt, że przyczyni on się do realizacji atrakcyjnego rozkładu jazdy.
2.1.2	Powiązanie z opisem stanu obecnego	Problem dostępności do transportu zbiorowego wynika z małej gęstości zaludnienia oraz mocno rozrzuconej po całym terenie Strefy Centralnej jednostek mieszkalnych. Powoduje to, że funkcjonowanie transportu zbiorowego na takim terenie niesie ze sobą duże koszty dla Organizatora oraz dla Operatora. Obecny stan infrastruktury, który oceniany jest negatywnie przez mieszkańców wpływa bezpośrednio na jakość przewozów. Dodatkowo, autobusy obecnie eksploatowane nie zapewniają odpowiedniego komfortu dla pasażerów z uwagi na wiek oraz wyposażenie. Należy

Lp.	Zakres informacji	Opis										
		mieć na uwadze, że realizacja rozkładu jazdy z dużą częstotliwością oraz dodatkowo zapewnienie bezpośredniego połączenia do wybranych miejsc wymaga posiadania odpowiedniego zaplecza technicznego oraz socjalnego dla kierowców. Z uwagi na duże znaczenie obsługi Świdwina i okolic koniecznym zatem będzie utworzenie filii bazy PKS Złocieniec w celu realizacji założonego rozkładu jazdy.										
2.1.3	Wybór problemów do rozwiązania przez projekt	<p>Problemy które zostały zidentyfikowane wśród mieszkańców na podstawie przeprowadzonych badań to;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- wysoka częstotliwość kursowania pojazdów</li><li>- niskie ceny biletów</li><li>- infrastruktura na odpowiednim poziomie</li><li>- dostęp do dobrej informacji pasażerskiej</li></ul> <p>Realizowany projekt przyczyni się do rozwiązania problemów, które zgłaszane są przez mieszkańców. W poniższej tabeli przedstawiono problem wraz z jego rozwiązaniem przez działania zaproponowane w Projekcie.</p> <table><tr><th>Problem</th><th>Rozwiązanie problemu przez Projekt</th></tr><tr><td>wysoka częstotliwość kursowania pojazdów</td><td>Budowa filii bazy w PKS Złocieniec w Świdwinie</td></tr><tr><td>niskie ceny biletów</td><td>Nowy ekonomiczny tabor autobusy, którzy przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych</td></tr><tr><td>infrastruktura na odpowiednim poziomie</td><td>Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych</td></tr><tr><td>dostęp do dobrej informacji pasażerskiej</td><td>Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych</td></tr></table> <p>Zgodnie z powyższą tabelą Projekt wpłynie bezpośrednio na problemy określone przez mieszkańców Strefy Centralnej.</p>	Problem	Rozwiązanie problemu przez Projekt	wysoka częstotliwość kursowania pojazdów	Budowa filii bazy w PKS Złocieniec w Świdwinie	niskie ceny biletów	Nowy ekonomiczny tabor autobusy, którzy przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych	infrastruktura na odpowiednim poziomie	Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych	dostęp do dobrej informacji pasażerskiej	Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych
Problem	Rozwiązanie problemu przez Projekt											
wysoka częstotliwość kursowania pojazdów	Budowa filii bazy w PKS Złocieniec w Świdwinie											
niskie ceny biletów	Nowy ekonomiczny tabor autobusy, którzy przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych											
infrastruktura na odpowiednim poziomie	Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych											
dostęp do dobrej informacji pasażerskiej	Budowa przystanków oraz węzłów przesiadkowych											
2.1.4	Wykorzystane instrumenty analizy potrzeb	Instrumentem wykorzystywanym do analiz potrzeb mieszkańców były bezpośrednie badania wykonane przy okazji tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Mieszkańcy mieli szansę określić na jakim poziomie oceniają publiczny transport zbiorowy w Strefie Centralnej oraz czego oczekują od Organizatorów transportu. W poniższym grafie przedstawiono schemat identyfikacji problemów										

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<div data-bbox="1070 256 1339 392">Publiczny transportowy zbiorowy na terenie Strefy Centralnej</div> <div data-bbox="871 453 1140 588">Utworzenie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Strefy Centralnej</div> <div data-bbox="1267 453 1536 588">Działania indywidualne każdej jednostki</div> <div data-bbox="940 649 1207 785">Określenie docelowej grupy mieszkańców, czyli mieszkańców wszystkich jednostek wchodzących w skład Związku</div> <div data-bbox="1267 649 1536 785">Brak skoordynowanych działań, zaspokajanie potrzeb tylko wybranej grupy mieszkańców</div> <div data-bbox="940 845 1207 981">Relizacja badań wśród mieszkańców, określenie szczegółowych aspektów badawczych podczas prac</div> <div data-bbox="1337 845 1606 981">Brak możliwości określenie problemów dotyczących wszystkich mieszkańców</div> <div data-bbox="940 1042 1207 1177">Opracowanie wyników badań wraz z sytencją wyników</div> <div data-bbox="940 1238 1207 1374">Określenie problemów mieszkańców Strefy Centralnej dotyczących publicznego transportu zbiorowego</div>



Lp.	Zakres informacji	Opis
2.1.5	Podsumowanie analizy problemów	Dzięki przeprowadzonym wcześniej badaniom do Planu transportowego możliwe było określenie problemów dotyczących mieszkańców. Mieszkańcy wskazali konkretne problemy dzięki czemu możliwe było określenie działań, które są przedmiotami Projektu. Realizacja projektu przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości zidentyfikowanych problemów.

## 2.2. Opis celów projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis						
2.2.1	Cele projektu	<p>Celem projektu jest poprawa jakości, rozszerzenie zakresu i optymalizacja kosztów świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej. Projekt przyczyni się do realizacji następujących celów strategicznych Partnerstwa Strefy Centralnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa jakości i dostępności usług publicznych.</li> <li>• Rewitalizacja zdegradowanych ekonomicznie i społecznie obszarów wiejskich.</li> <li>• Poprawa efektywności zarządzania w JST.</li> <li>• Zrównoważona turystyka oparta na endogenicznych zasobach przyrodniczych i krajobrazowych.</li> </ul>						
		<b>Cel</b>	<b>Wskaźnik rezultatu</b>	<b>Sposób wyliczenia wskaźnika</b>	<b>Wartość bazowa</b>	<b>Wartość docelowa</b>	<b>Czas osiągnięcia</b>	<b>Źródło pomiaru</b>
		poprawa jakości, rozszerzenie zakresu i optymalizacja kosztów świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej	Zwiększenie o co najmniej 30% do końca 2029 roku liczby osób korzystających z przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	Obliczenie udziału osób korzystających z przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	0%	30%	2029	Pomiary popytu na sieci komunikacyjnej
			Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 80% udziału zero i niskoemisyjnych autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	Obliczenie udziału zero i niskoemisyjnych autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej w całości taboru świadczącego usługi publicznego	0%	80%	2029	Wykaz taboru

Lp.	Zakres informacji	Opis						
				transportu zbiorowego				
			Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 30% udziału autobusów elektrycznych używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	Obliczenie udziału autobusów elektrycznych używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej w całości taboru świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego.	0%	30%	2029	Wykaz taboru
			Stworzenie potencjału technicznego i organizacyjnego zdolnego do obsługi technicznej, diagnostycznej i eksploatacyjnej (np. zaopatrzenia w gaz i energię elektryczną) wszystkich autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	Liczba punktów zaopatrujących w gaz i energię elektryczną autobusy wykorzystywane w transporcie zbiorowym na terenie Partnerstwa Strefy Centralnej.	0		2029	Wykaz taboru
2.2.2	Zgodność projektu z celami RPO wraz z uzasadnieniem	<p>Realizacja projektu jest zgodna z następującym celem ujętym w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020:</p> <p>Cel tematyczny 4: Wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</p> <p>Priorytet inwestycyjny: 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</p> <p>Cele szczegółowe priorytetów inwestycyjnych: 1. Ograniczenie spadku liczby osób podróżujących komunikacją miejską</p> <p>Wspólne i specyficzne dla programu wskaźniki rezultatu, dla których wyznaczono wartość docelową: R.6. Liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską.</p> <p>Projekt „Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej” będzie adekwatny do celu tematycznego nr 4 RPO, poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów gazowych i zeroemisyjnych autobusów elektrycznych, rozbudowę bazy technicznej autobusów w Złocieńcu, budowę przystanków autobusowych oraz budowę węzłów przesiadkowych zbiorowego transportu publicznego wraz z parkingami Park&amp;Ride i Bike&amp;Ride.</p>						

Lp.	Zakres informacji	Opis
2.2.3	Wkład w realizację 'Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020'	<p>Projekt doskonale wpisuje się w zapisy Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2030 roku, a szczególnie Celu strategicznego III „Sprawny samorząd”, a w jego ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• celu kierunkowego 3.2 „Rozwój obszarów pozaaglomeracyjnych”</li> <li>• celu kierunkowego 3.3 „Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury”</li> <li>• celu kierunkowego 3.4 „Zapewnienie wydajnych i efektywnych systemów usług publicznych”</li> </ul> <p>Strefa Centralna jako obszar funkcjonalny o znaczeniu regionalnym a także jako największy element Specjalnej Strefy Włączenia stanowi szczególny przedmiot regionalnej polityki rozwoju określonej w Rozdziale 8 Strategii pn. „Terytorialny wymiar polityki rozwoju”, w którym napisano między innymi „ (...) polityka terytorialna w stosunku do obszarów strategicznej interwencji województwa zachodniopomorskiego będzie adresowana do dwóch podstawowych poziomów obszarów funkcjonalnych: obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym – miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Szczecina, obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym (...) oraz obszaru problemowego o szczególnej w skali województwa kumulacji niekorzystnych zjawisk społecznych, gospodarczych i przestrzennych – Specjalnej Strefy Włączenia.”</p>
2.2.4	Zgodność projektu z celami Strategii Polski Zachodniej	<p>Głównym celem Strategii jest <b>wzrost konkurencyjności Polski Zachodniej poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionów</b>. Cel główny będzie realizowany poprzez trzy cele szczegółowe, którymi są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu</b> – cel koncentrujący się na zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej i spójności terytorialnej;</li> <li>• <b>budowa oferty gospodarczej makroregionu</b> – mająca na celu dążenie do dalszego wzmocnienia siły gospodarczej makroregionu poprzez współpracę i sieciowanie przede wszystkim we wiodących branżach przemysłowych Polski Zachodniej;</li> <li>• <b>wzmocnienie potencjału naukowo-badawczego makroregionu</b> – cel zakładający działania w zakresie wykorzystania i wzmocnienia zaplecza badawczo-rozwojowego i transferu wiedzy dla budowania gospodarki opartej na wiedzy.</li> </ul> <p>Projekt „Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej” będzie adekwatny do celu Strategii Polski Zachodniej „<b>integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu</b>” poprzez budowę przystanków autobusowych oraz węzłów przesiadkowych zbiorowego transportu publicznego wraz z parkingami Park&amp;Ride i Bike&amp;Ride.</p> <p>Głównym źródłem finansowania działań przewidzianych w Strategii będą środki unijne zaprogramowane przede wszystkim w krajowych i regionalnych programach operacyjnych, w których przewidziane zostaną preferencje dla wyboru projektów o charakterze ponadregionalnym.</p>
2.2.5	Zgodność projektu z celami Strategii Morza Bałtyckiego	<p>Wśród wyznaczonych celów Strategii Morza Bałtyckiego wyróżnić należy cel: „Rozwój połączeń w regionie”, tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. Dobre warunki transportowe</li> <li>2.2. Wiarygodne rynki energii</li> <li>2.3. Łączenie ludzi w regionie</li> <li>2.4. Poprawa współpracy w obszarze zwalczania przestępczości transgranicznej</li> </ol> <p>W ramach przedmiotowej strategii wyznaczono dodatkowo 13 obszarów tematycznych, w tym transport, rozumiany jako poprawa wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych.</p> <p>Projekt „Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej” odpowiada zatem wprost na cele zdefiniowane w ramach Strategii Morza Bałtyckiego, gdyż poprzez zakup niskoemisyjnych autobusów gazowych i zeroemisyjnych autobusów elektrycznych, rozbudowę bazy technicznej autobusów, budowę przystanków autobusowych oraz budowę węzłów przesiadkowych zbiorowego transportu publicznego wraz z parkingami Park&amp;Ride i Bike&amp;Ride zwiększona zostanie dostępność do transportu publicznego w regionie.</p> <p>Strategia Morza Bałtyckiego określona została jako pierwsza strategia makroregionalna UE o charakterze wewnątrzunijnym. Jest realizowana w oparciu o środki w ramach istniejących instrumentów finansowych UE, środki pochodzące z budżetów narodowych oraz środki pochodzące z międzynarodowych instytucji finansowych.</p>
2.2.6	Zgodność z innymi strategiami branżowymi, lokalnymi, itp.	<p>Projekt jest komplementarny z innymi projektami określonymi w strategii Partnerstwa Strefy Centralnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja bazy szkoleniowej i warsztatowej szkół zawodowych na podstawie uzgodnionej specjalizacji szkół zawodowych, zgodnych z potrzebami lokalnego rynku (tutaj: poprzez zapewnienie dowozu uczniów do szkół).</li> </ul>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zrównoważony rozwój funkcji turystycznej obszaru Partnerstwa w oparciu o sieciowe produkty turystyczne. (tutaj: poprzez zapewnienie komunikacji z miejscowościami turystyczno-wypoczynkowymi, uzdrowiskiem Połczyn Zdrój oraz różnymi miejscami atrakcyjnymi pod względem turystyczno-wypoczynkowym, znajdującymi się na obszarze Strefy Centralnej.)</li> </ul>
2.2.7	Zgodność z dokumentami wskazanymi w SOOP RPO-WZ 2014-2020 dla poszczególnych działań/typów projektów i/lub sam fakt istnienia dokumentów planistycznych, których opracowanie leży po stronie Beneficjenta	Projekt „Rozwój usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej” odpowiada na założenia i plany przyjęte w „Planie transportowym dla obszaru Partnerstwa Strefy Centralnej”, który wskazuje na konieczność rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego, a także na rozwój infrastruktury usprawniającej alternatywne do samochodu osobowego formy przemieszczania się, w tym przystanków autobusowych i węzłów przesiadkowych typu Park&Ride i Bike&Ride.
2.2.8	Zgodność z Kontraktem Terytorialnym dla województwa zachodniopomorskiego	Kontrakt Terytorialny dla województwa zachodniopomorskiego to dokument, który służy porozumieniu pomiędzy samorządem a stroną rządową w zakresie finansowania przedsięwzięć lokalnych. Zasadniczym celem Kontraktu Terytorialnego jest zatem zapewnienie koordynacji pomiędzy politykami i instrumentami rozwojowymi na szczeblu krajowym i regionalnym. Źródłami finansowania Kontraktu są w szczególności: środki przeznaczone na realizację właściwych programów operacyjnych na lata 2014 – 2020, budżet państwa, budżet Województwa, budżety innych jednostek samorządu terytorialnego, środki pozostałych jednostek sektora finansów publicznych, środki państwowych funduszy celowych i inne środki publiczne. Dokument to gwarancja realizacji ważnych dla regionu inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej, kolejowej oraz ochrony zdrowia.

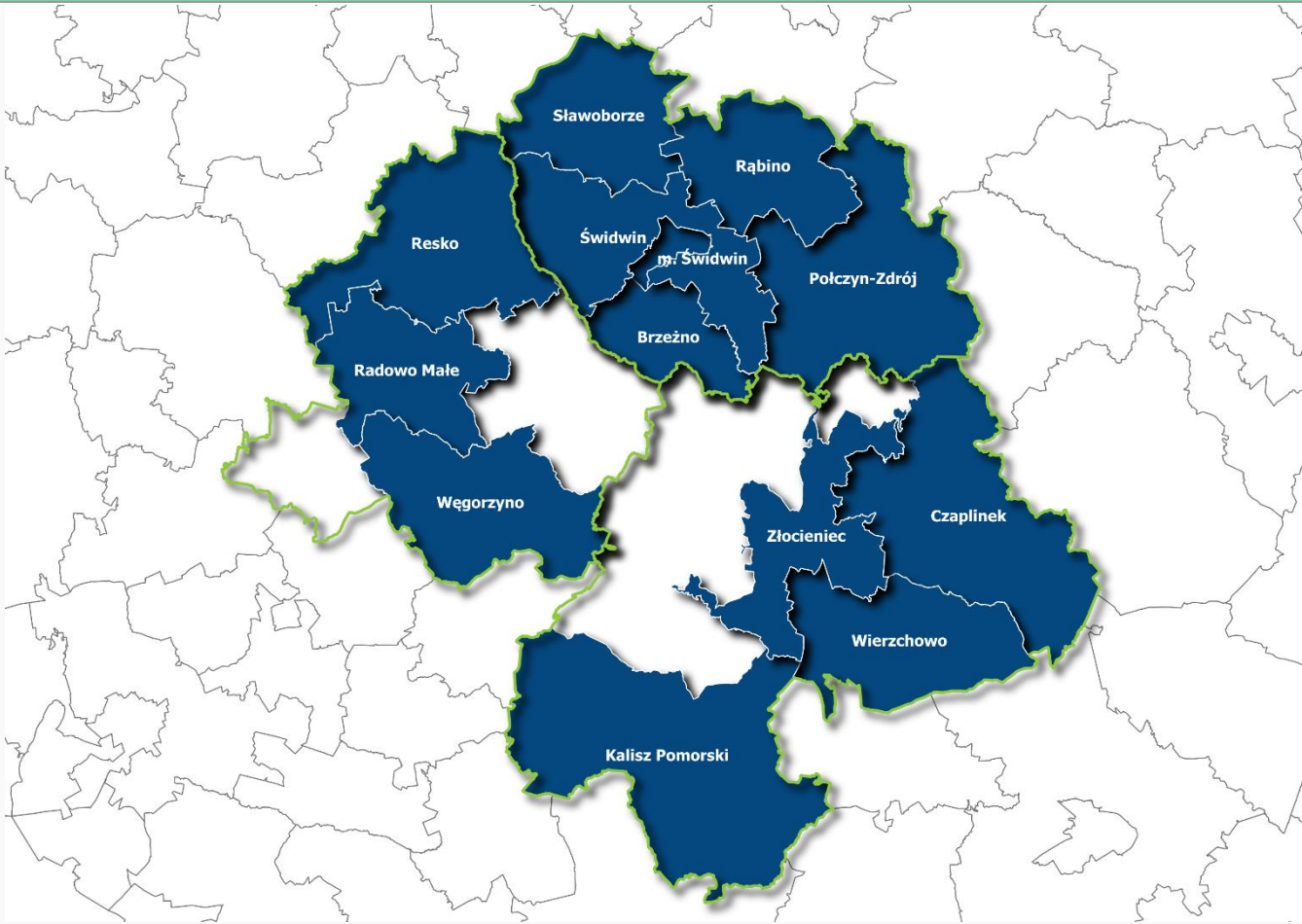
### 3. Identyfikacja projektu

#### 3.1. Elementy fizyczne i działania

##### 3.1.1. Opis lokalizacji / miejsca realizacji projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.1.1.1	Lokalizacja inwestycji	Województwo Zachodniopomorskie
	<i>Powiat(y)</i>	Powiat Drawski; Powiat Łobeski; Powiat Świdwiński
	<i>Gmina(y)</i>	Gmina Brzeżno; Gmina Czaplinek; Gmina Kalisz Pomorski; Gmina Połczyn Zdrój; Gmina Radowo Małe; Gmina Rąbino; Gmina Resko; Gmina Sławoborze; Gmina Świdwin; Gmina Węgorzyno;

Lp.	Zakres informacji	Opis
		Gmina Wierzbowo; Gmina Złocieniec; Miasto Świdwin
	<i>Miejscowość(ci)</i>	Sławoborze Brzeżno Radowo Małe Czaplinek Kalisz Pomorski Świdwin gmina Węgorzyno Resko Czaplinek Kalisz Pomorski Węgorzyno - Runowo Świdwin Miasto Rąbino Połczyn Zdrój
	<i>Bardziej szczegółowa lokalizacja</i>	-
3.1.1.2	Charakterystyka lokalizacji	Projekt będzie realizowany na terenie powyższych powiatów oraz gmin. Są to członkowie Związku powołanego do realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.1.1.3	Mapy / szkice / zdjęcia	
3.1.1.4	Typ infrastruktury i rodzaj interwencji	Brak możliwości określenia rodzaju interwencji z uwagi na brak określenia osi priorytetowej programu.

3.1.2. Niezbędne rodzaje czynności / materiałów / usług

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.1.2. 1	Zakres rzeczowy projektu: niezbędne rodzaje czynności / materiałów / usług	<p>Autobusy elektryczne o długości ok 7 m, do przewozu ok. 20 osób  Autobusy gazowe lub przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 8,5 m, do przewozu ok. 30 osób  Autobusy gazowe lub hybrydowe przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 12 m, do przewozu ok. 50 osób  Autobusy gazowe lub hybrydowe przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 10,5 m, do przewozu ok. 40 osób  60 wiat przystankowych z 5 miejscami do siedzenia, z zatoką (ławki, tablica informacyjna, kosz na śmieci)  15 wiat przystankowych z 8 miejscami do siedzenia, z zatoką (ławki, tablica informacyjna, kosz na śmieci)  Rozbudowa bazy technicznej w Złocięcu wraz z zakupem niezbędnych narzędzi do utrzymania pojazdów, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Podnośnik przestawny 4-ro kolumnowy</li> <li>- Podnośnik 6-cio kolumnowy (stacjonarny)</li> <li>- Myjnia portalowa samojezdna Automatyczna</li> <li>- System dystrybucji oleju</li> <li>- Sprężarka śrubowa</li> <li>- Sprężarka tłokowa</li> <li>- Wózek widłowy</li> <li>- Montażownica do opon samochodów ciężarowych</li> <li>- Wyważarka do opon ciężarowych</li> <li>- Prasa Hydrauliczna 80t</li> <li>- Myjka ciśnieniowa z podgrzewaniem wody</li> <li>- Stół roboczy z imadłem</li> <li>- Urządzenie do obsługi układów klimatyzacji</li> <li>- Podnośnik pneumatyczno-hydrauliczny przejezdny, punktowy („żaba”)</li> <li>- Spawarka TIG</li> </ul> <p>Dodatkowo należy zagospodarować teren wokół bazy, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 stanowisk postojowych dla autobusów</li> <li>- 35 stanowisk parkingowych dla samochodów osobowych</li> <li>- przebudowa wjazdu na teren bazy</li> <li>- budowa stacji do tankowania autobusów gazem CNG</li> <li>- wymiana ogrodzenia</li> <li>- mała architektura, estetyzacja terenu – ławki, zieleńce, ukształtowanie terenu</li> </ul> <p>Budowa filii PKS Złocieniec w Świdwinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dwustanowiskowa stacja do ładowania autobusów elektrycznych</li> <li>- budynek socjalno-magazynowo-biurowy (pomieszczenie socjalne dla kierowców i pracowników filii (dla 8 osób), pomieszczenie magazynowe, toalety, biuro kierownika filii, stanowisko obsługowo-naprawcze autobusów, (200m2)</li> <li>- myjnia autobusowa</li> <li>- przyłącza (wod-kan, energetyczne, gazowe, separator substancji ropopochodnych)</li> <li>- place manewrowe + 7 zadaszonych wiat autobusowych (3 000 m2)</li> <li>- zagospodarowanie terenu, odwodnienie, ogrodzenie, 300 mb</li> </ul> <p>Węzły przesiadkowe przy dworcach kolejowych (WPD-duży zakres; WPM – mały zakres):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Czaplinek WPD</li> <li>2. Kalisz Pomorski WPD</li> <li>3. Węgorzyno - Runowo WPD</li> <li>4. Świdwin Miasto WPD</li> </ol>



Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>5. Rąbino WPM</p> <p>Dworce autobusowe lub przystanki strategiczne wymagające modernizacji lub przebudowy w miejscowościach, do których nie dociera kolej, DA – dworzec autobusowy (duży zakres):</p> <p>1. Połczyn Zdrój</p> <p>PS – przystanek strategiczny (mały zakres):</p> <p>1. Sławoborze</p> <p>2. Brzeżno</p> <p>3. Radowo Małe</p> <p>4. Czaplinek (2)</p> <p>5. Kalisz Pomorski (2)</p> <p>6. Świdwin gmina</p> <p>7. Węgorzyno</p> <p>8. Resko</p> <p>Dla każdego węzła przesiadkowego, dworca autobusowego i przystanku strategicznego przyjmuje się następujące parametry (minimum):</p> <p>WPD – węzeł przesiadkowy duży (typowa charakterystyka)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba stanowisk postojowych dla samochodów osobowych – 25 szt.,</li> <li>Liczba stanowisk do przypięcia rowerów – 3 szt.,</li> <li>Stanowisko do naprawy roweru – 3 szt.,</li> <li>Liczba przystanków autobusowych, zadaszonych 2 szt.,</li> <li>Automaty biletowe – 2 szt.,</li> <li>Elektroniczne tablice informacyjne – 1 szt.,</li> <li>Toalety (w tym dla osób niepełnosprawnych ruchowo – 1 szt.,</li> <li>Miejsce do przewijania małych dzieci (gdzie można stworzyć) – 1 miejsce</li> <li>Powierzchnia utwardzona, asfaltowa z odwodnieniem (m2) – 2 000 m2</li> <li>Zagospodarowanie terenu (elementy zieleni, małej architektury, co wymaga estetyzacji) – ukształtowanie terenu, trawniki, zieleń niska i wysoka, ławki, kosze, chodniki</li> </ul> <p>WPM - węzeł przesiadkowy mały (typowa charakterystyka)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba stanowisk postojowych dla samochodów osobowych – 10 szt.,</li> <li>Liczba stanowisk do przypięcia rowerów – 1 szt.,</li> <li>Stanowisko do naprawy roweru – 1 szt.,</li> <li>Liczba przystanków autobusowych, zadaszonych – 1 szt.,</li> <li>Automaty biletowe – 1 szt.,</li> <li>Elektroniczne tablice informacyjne – 1 szt.,</li> <li>Toalety (w tym dla osób niepełnosprawnych ruchowo) (do budowy czy do remontu) - 1 szt.,</li> <li>Powierzchnia utwardzona, asfaltowa z odwodnieniem 1 000 m2</li> <li>Zagospodarowanie terenu (elementy zieleni, małej architektury, co wymaga estetyzacji) ukształtowanie terenu, trawniki, zieleń niska i wysoka, ławki, kosze, chodniki</li> </ul> <p>PS – przystanek strategiczny (typowa charakterystyka)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba stanowisk postojowych dla samochodów osobowych – 4 szt.,</li> </ul>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba stanowisk do przypięcia rowerów – 1 szt.,</li> <li>Stanowisko do naprawy roweru – 1 szt.,</li> <li>Liczba przystanków autobusowych, zadaszonych – 1 szt.,</li> <li>Automaty biletowe – 1 szt.,</li> <li>Elektroniczne tablice informacyjne – 1 szt.,</li> <li>Powierzchnia utwardzona, asfaltowa z odwodnieniem – zatoka z kamienia naturalnego z odwodnieniem 150 m2</li> <li>Zagospodarowanie terenu (elementy zieleni, małej architektury, co wymaga estetyzacji) ukształtowanie terenu, trawniki, zieleń niska i wysoka, ławki, kosze</li> </ul>

### 3.1.3. Nakłady inwestycyjne na realizację projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis		
3.1.3.1	Nakłady inwestycyjne			
	Wyszczególnienie		Wartość	Termin zakończenia
	Działanie 1 [Wyszczególnić]	Autobusy gazowe (58 szt.)		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT odliczany - stanowi wydatek niekwalifikowalny)	89 999 100,00	
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków netto (VAT odliczany - nie wchodzi do wyd. kwal.)	73 170 000,00	
	Działanie 2 [Wyszczególnić]	Autobusy elektryczne (12 szt.)		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT odliczany - stanowi wydatek niekwalifikowalny)	21 402 000,00	
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków netto (VAT odliczany - nie wchodzi do wyd. kwal.)	17 400 000,00	
	Działanie 3 [Wyszczególnić]	Projektowanie i budowa bazy technicznej autobusów w Złocięncu wraz ze stacjami ładowania autobusów elektrycznych		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT odliczany - stanowi wydatek niekwalifikowalny)	27 699 600,00	
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków netto (VAT odliczany - nie wchodzi do wyd. kwal.)	22 520 000,00	
	Działanie 4 [Wyszczególnić]	Projektowanie i budowa w Świdwinie filii bazy technicznej PKS Złocieniec wraz ze stacją ładowania autobusów elektrycznych		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT odliczany - stanowi wydatek niekwalifikowalny)	6 900 300,00	Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków netto (VAT odliczany - nie wchodzi do wyd. kwal.)	5 610 000,00	
	Działanie 5 [Wyszczególnić]	Projektowanie i budowa przystanków autobusowych		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT nieodliczany - stanowi wydatek kwalifikowalny)	24 900 000,00	

Lp.	Zakres informacji	Opis		
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT nieodliczany – wchodzi do wyd. kwal.)	24 900 000,00	
	Działanie n [Wyszczególnić]	Projektowanie i budowa węzłów przesiadkowych zbiorowego transportu publicznego wraz z parkingami Park&Ride i Bike&Ride		Wg harmonogramu (pkt. 4.1.4)
	Wydatki całkowite [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT nieodliczany - stanowi wydatek kwalifikowalny)	13 250 000,00	
	Wydatki kwalifikowalne [Wyszczególnić]	Całość wydatków brutto (VAT nieodliczany – wchodzi do wyd. kwal.)	13 250 000,00	

### 3.2. Podmiot odpowiedzialny za projekt

#### 3.2.1. Opis stanu aktualnego instytucji wdrażającej projekt

Lp.	Zakres informacji	Opis			
3.2.1. 1	Dane formalno-prawne	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Typ beneficjenta</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Podstawa prawna utworzenia</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Organ założycielski</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Zadania statutowe</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Forma prawna</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Główni udziałowcy / akcjonariusze</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Krótki opis historii</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Krótki opis działalności</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>Perspektywy rozwoju</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
3.2.1. 2	Powiązania projektodawcy z innymi podmiotami	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>powiązania prawne</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>powiązania właścicielskie</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
	<i>powiązania organizacyjne</i>	Instytucja nie została jeszcze powołana			
3.2.1. 3	Tytuł prawny do zawarcia umowy cywilno-prawnej	Instytucja nie została jeszcze powołana			
3.2.1. 4	Doświadczenie projektodawcy	BRAK			
	<i>Tytuł projektu</i>	<b>Okres realizacji</b>	<b>Budżet projektu [tys. zł]</b>	<b>Źródło finansowania</b>	<b>Najważniejsze cele i rezultaty projektu</b>
	1. ...				
	2. ...				
	3. ...				
	4. ...				
	5. ...				

### 3.2.2. Opis wdrażania projektu z punktu widzenia instytucjonalnego i proceduralnego

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.2.2.1	Płaszczyzna instytucjonalna wdrażania projektu	Beneficjentem projektu będzie dedykowany Związek – Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej. W ramach zatrudnienia w Związku przewiduje się następujące osoby: 1. Dyrektor 2. Główny Księgowy 3. Radca Prawny 4. Inspektor ds. zamówień publicznych 5. Inspektor ds. finansowych 6. Inspektor ds. rozliczeń i płatności 7. Inżynier Koordynator 8. Inspektor ds. organizacyjnych 9. Inspektor ds. kadr i płac 10. Informatyk Wszystkie powyższe osoby zatrudnione powyżej osoby będą brać udział w realizacji projektu od zadań merytorycznych do zadań nadzorczych.
3.2.2.2	Płaszczyzna proceduralna wdrażania projektu	Do określenia po ogłoszeniu naborów.
3.2.2.3	Partnerzy i opis zasad partnerstwa	Nie dotyczy
3.2.2.4	Partnerstwo PPP	Nie dotyczy

### 3.2.3. Finansowanie pracy komórki odpowiedzialnej za wdrożenie projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis		
3.2.3.1	Koszty funkcjonowania komórki odpowiedzialnej za wdrożenie projektu			
	<i>Koszty według rodzajów</i>	<b>Średnioroczna wartość pozycji kosztów</b>	<b>Całkowita wartość pozycji kosztów (w okresie wdrożenia projektu)</b>	<b>Źródło finansowania pozycji kosztów (np. środki własne, dotacja, kredyt obrotowy)</b>
	<i>Koszty paliwa</i>	0 zł	0 zł	
	<i>Koszty energii elektrycznej</i>	50 000 zł	50 000 zł	Dotacja
	<i>Koszty innych mediów</i>	6 000 zł	6 000 zł	Dotacja
	<i>Koszty materiałów</i>	20 289,78 zł	20 289,78zł	Dotacja
	<i>Koszty wynagrodzeń brutto z narzutami</i>	914 828,92 zł	914 828,92 zł	Dotacja
	<i>Koszty usług obcych</i>	43 888,64 zł	43 888,64 zł	Dotacja
	<i>Koszty remontów i konserwacji</i>	0 zł	0 zł	
	<i>Inne</i>	226 675,31 zł	226 675,31 zł	Dotacja

Lp.	Zakres informacji	Opis		
	Razem koszty	1 261 682,65 zł	1 261 682,65 zł	x

### 3.2.4. Trwałość rezultatów projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.2.4.1	Operator inwestycji	Wybudowane w ramach projektu centra przesiadkowe, parkingi i nowe przystanki będą zarządzane przez Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej i użytkowane bądź przekazane w użytkowanie zarządcom dróg. W ten sposób Związek bezpośrednio stanie się beneficjentem dofinansowania projektu, a gminy i powiaty będące jego członkami – pośrednio. Z kolei część zakupionych w ramach projektu autobusów i wybudowana baza techniczna obsługi autobusów przekazane zostaną w formie aportu rzeczowego do spółki komunalnej PKS Złocieniec, która w ten sposób stanie się kolejnym beneficjentem dofinansowania projektu. Autobusy nie przekazane do PKS Złocieniec zostaną wynajęte innym przewoźnikom, którzy spełnią wymogi formalne, organizacyjne i techniczno-eksploatacyjne organizatora przewozów – związku powiatowo-gminnego Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej.
3.2.4.2	Utrzymanie i eksploatacja inwestycji	Dokonując wstępnej analizy w zakresie finansowych możliwości realizacji projektu strategicznego Partnerstwa, bazowano na zdolności poszczególnych partnerów (JST) do spłaty i obsługi nowych zobowiązań, tj. nowego długu, który dotychczas nie był planowany, a jego zaciągnięcie może być niezbędne do realizacji analizowanego projektu. Analizie poddano poziom wydatków majątkowych z wyłączeniem wydatków majątkowych, które zostały zaplanowane w wieloletnich prognozach finansowych, jako wydatki wieloletnie (tj. ujmowanych w załączniku przedsięwzięć do WPF) oraz poziom nadwyżki operacyjnej netto. Wskazane informacje pozwalają na określenie zdolności Partnerstwa oraz poszczególnych jego członków do realizacji analizowanego projektu strategicznego. Dla celów analitycznych jako ostatni rok prognozy (WPF) przyjęto rok 2030. Analiza finansowa przeprowadzona została na podstawie danych z projektów WPF na 2021 r. Wartość całkowitego potencjału finansowego Partnerstwa w latach 2021-2030 oszacowano w oparciu o projekty WPF poszczególnych członków Partnerstwa. Na tę kwotę składają się: łączna wartość wydatków majątkowych, które nie zostały zaangażowane na zadania wieloletnie oraz zdolność do spłaty i obsługi nowego długu.
3.2.4.3	Zasoby techniczne	Spółka PKS Złocieniec sp. z o.o. to funkcjonująca od 2013 roku spółka transportu publicznego na terenie czterech gmin powiatu drawskiego. Spółka jest największym przewoźnikiem osób w powiecie. Dziennie z jej usług korzysta ok. 3600 osób: jeżdżący do pracy, do szkół i pasażerowie okazjonalni. Codziennie z zajezdni w Złocieniu i z kwater terenu powiatu wyjeżdża do pracy 46 busów i autobusów (w tym 16 nowych zakupionych ze środków RPO WZ 2014-2020). W ramach linii regularnych Spółka wykonuje połączenia autobusowe wychodzące poza powiat drawski umożliwiając jego mieszkańcom dojazd do: Koszalina, Świdwina, Połczyna Zdroju, Łobza. W ramach przewozów publicznego transportu zbiorowego, autobusy Spółki dowożą młodzież powiatu drawskiego, łobeskiego i świdwińskiego do szkół ponadpodstawowych mieszczących się w Kaliszu Pom., Drawsku Pom., Złocieniu, Czaplinku, Połczynie Zdroju, Łobzie i Świdwinie w ilości łącznej ok. 400 uczniów, do szkół podstawowych dowożonych jest ok. 2300 oraz realizowane są usługi dla ok. 860 pasażerów okazjonalnych. Autobusy Spółki PKS Złocieniec są najczęstszym środkiem komunikacji publicznej, z których mogą skorzystać mieszkańcy powiatu drawskiego i Strefy Centralnej a najczęściej jedynym środkiem dla mieszkańców zamieszkujących miasta i wioski. PKS Złocieniec to główny przewoźnik zbiorowego transportu publicznego na obszarze Strefy Centralnej i dysponent jedynej bazy technicznej zdolnej do kompleksowej obsługi zakupionych w projekcie autobusów zero i niskoemisyjnych. W zajezdni PKS Złocieniec zlokalizowana jest: hala z trzema stanowiskami do naprawy autobusów – stanowiska bez podnośników, gdyż funkcję tę spełniają kanały naprawcze myjnia autobusowa jest niezabudowana, zewnętrzna w ziemie nieczynna z wymiarową płytą podłogową oraz szczotkami na wózkach jezdnych eksploatowana od 2012 roku sprężarka o mocy 7,5 kW wytwarzająca ciśnienie do 9 Atmosfer montażownica Boxer King 2600 elektryczno-hydrauliczna do montażu i demontażu opon pojazdów ciężarowych – autobusów wyważarka kół pojazdów ciężarowych i autobusów Boxer S1330. Jednakże brak jest na zajezdni PKS Złocieniec pełnego zaplecza technicznego do obsługi taboru autobusowego, w tym: systemu dystrybucji olejów silnikowych, wózka widłowego i spawarki.
3.2.4.4	Zasoby kadrowe	Struktura organizacyjna biura Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej kształtuje się następująco:

Lp.	Zakres informacji	Opis																																										
		<table><tr><td colspan="6"><b>Zgromadzenie</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ uchwalodawczy</small></td></tr><tr><td colspan="2">Przewodniczący Zgromadzenia ZZSC- ZIT</td><td colspan="2">Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT</td><td colspan="2">Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT</td></tr><tr><td colspan="6"><b>Zarząd</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ wykonawczy</small></td></tr><tr><td>Przewodniczący Zarządu</td><td>z-ca Przewodniczącego Zarządu</td><td>Członek Zarządu</td><td>Członek Zarządu</td><td>Członek Zarządu</td><td>Członek Zarządu</td></tr><tr><td colspan="6"><b>Dyrektor</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej – ZIT</b> <small>Kierownik biura Związku ZSC- ZIT</small></td></tr><tr><td colspan="2"><b>Wydział Organizacyjno – Prawny</b> - Radca prawny - Inspektor ds. kadr i płac - Inspektor ds. organizacyjnych - Informatyk</td><td colspan="2"><b>Wydział Zamówień Publicznych</b> - Inspektor ds. zamówień publicznych - Inspektor ds. zamówień publicznych</td><td colspan="2"><b>Wydział Finansowy</b> - Główny księgowy - Inspektor ds. finansowych - Inspektor ds. rozliczeń i płatności</td></tr><tr><td colspan="6"><b>Wydział Inwestycyjno - Techniczny</b> - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator</td></tr></table>	<b>Zgromadzenie</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ uchwalodawczy</small>						Przewodniczący Zgromadzenia ZZSC- ZIT		Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT		Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT		<b>Zarząd</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ wykonawczy</small>						Przewodniczący Zarządu	z-ca Przewodniczącego Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu	<b>Dyrektor</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej – ZIT</b> <small>Kierownik biura Związku ZSC- ZIT</small>						<b>Wydział Organizacyjno – Prawny</b> - Radca prawny - Inspektor ds. kadr i płac - Inspektor ds. organizacyjnych - Informatyk		<b>Wydział Zamówień Publicznych</b> - Inspektor ds. zamówień publicznych - Inspektor ds. zamówień publicznych		<b>Wydział Finansowy</b> - Główny księgowy - Inspektor ds. finansowych - Inspektor ds. rozliczeń i płatności		<b>Wydział Inwestycyjno - Techniczny</b> - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator					
<b>Zgromadzenie</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ uchwalodawczy</small>																																												
Przewodniczący Zgromadzenia ZZSC- ZIT		Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT		Z-ca Przewodniczącego Zgromadzenia ZZSC- ZIT																																								
<b>Zarząd</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej - ZIT</b> <small>Organ wykonawczy</small>																																												
Przewodniczący Zarządu	z-ca Przewodniczącego Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu																																							
<b>Dyrektor</b> <b>Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej – ZIT</b> <small>Kierownik biura Związku ZSC- ZIT</small>																																												
<b>Wydział Organizacyjno – Prawny</b> - Radca prawny - Inspektor ds. kadr i płac - Inspektor ds. organizacyjnych - Informatyk		<b>Wydział Zamówień Publicznych</b> - Inspektor ds. zamówień publicznych - Inspektor ds. zamówień publicznych		<b>Wydział Finansowy</b> - Główny księgowy - Inspektor ds. finansowych - Inspektor ds. rozliczeń i płatności																																								
<b>Wydział Inwestycyjno - Techniczny</b> - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator - Inżynier koordynator																																												
		<p>Związek powiatowo-gminny w optymalny sposób pozwala na organizację zbiorowego transportu publicznego na obszarach obejmujących kilka powiatów. Związek staje się dla gmin i powiatów centrum usługowym elastycznie reagującym na zgłaszane przez swoich członków potrzeby mieszkańców, przedsiębiorców. Związek wskazuje podstawowe połączenia na terenie PSC, ustalone zgodnie z zasadami równości partnerów i proporcjonalności do podstawowej składki, (ale gmina może dopłacić za dodatkowe przewozy, poza wskazaną optymalną siatką).</p> <p>W styczniu 2022 roku, w ramach działań organizacyjnych związanych z:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• utworzeniem związku powiatowo-gminnego do organizacji przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej,</li><li>• przygotowaniem analizy potrzeb w zakresie przewozów i niezbędnych do zaspokojenia tych potrzeb inwestycji,</li><li>• zaprojektowaniem i uzgodnieniu nowej, zintegrowanej sieci połączeń autobusowych i sieci przystanków na obszarze Strefy Centralnej, zapewniającej między innymi dowóz dzieci do przedszkoli oraz szkół, dowóz osób zależnych do placówek opiekuńczych, dowóz pracowników do miejsc pracy, dowóz mieszkańców do miejsc realizacji usług publicznych i komercyjnych, obsługę ruchu turystycznego,</li><li>• przygotowaniem niezbędnej dokumentacji zakupu autobusów, budowy obiektów i infrastruktury zaplecza technicznego autobusów, zakupu sprzętu i urządzeń do obsługi autobusów,</li><li>• przygotowaniem dokumentacji technicznej budowy węzłów przesiadkowych, systemu parkingów P&amp;R i B&amp;R oraz przystanków autobusowych,</li><li>• przygotowaniem wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie projektu.</li></ul> <p>wszczęto procedurę zmiany statutu Związku, procedurę zmian organizacyjnych biura i dodatkowego zatrudnienia pracowników, które mają umożliwić właściwe funkcjonowanie Związku ZSC jako organizatora przewozów na obszarze całej Strefy Centralnej oraz inwestora.</p>																																										

Lp.	Zakres informacji			Opis	
3.2.4.5	Czynniki ryzyka realizacji projektu				
	Czynnik ryzyka	Prawdopodo	Skutki wystąpienia	Opis czynników ryzyka niepowodzenia projektu	Działania zapobiegawcze, jakie zostaną podjęte przez projektodawcę
1.	Opóźnienia w dostawie taboru	1	5	Ograniczenie zakresu Inwestycji i zmniejszenie finalnych korzyści. Opóźnienie realizacji założonych celów. Możliwe zmniejszenie rentowności projektu. Opóźnienia w konsumpcji efektów ekologicznych.	Brak możliwości ograniczenia ryzyka na tym poziomie, gdyż dostępność odpowiednich pojazdów zeroemisyjnych (w szczególności pojazdów specjalistycznych) zależy od dynamiki rozwoju rynku motoryzacyjnego.
2.	Opóźnienia w dostawie infrastruktury towarzyszącej	1	5	Ograniczenie zakresu Inwestycji i zmniejszenie finalnych korzyści. Opóźnienie realizacji założonych celów. Możliwe zmniejszenie rentowności projektu. Opóźnienia w konsumpcji efektów ekologicznych.	Brak możliwości ograniczenia ryzyka na tym poziomie, gdyż dostępność specjalistycznej infrastruktury dla pojazdów zeroemisyjnych zależy od dynamiki rozwoju rynku motoryzacyjnego.
3.	Częste awarie techniczne pojazdów (tzw. choroba wieku dziecięcego) oraz stacji ładujących	3	3	Brak możliwości załadowania/ zatankowania pojazdu zeroemisyjnego (brak możliwości wykorzystania pojazdu do świadczenia usługi). Zmniejszenie częstotliwości jazdy na linii komunikacyjnej. Zwiększenie kosztów eksploatacyjnych. Zwiększenie kosztów osobowych. Zwiększenie kosztów serwisowych. Obniżenie zaufania do zeroemisyjnych technologii.	Częste okresowe przeglądy stanu technicznego pojazdów oraz infrastruktury towarzyszącej.
4.	Przerwy w dostawie energii elektrycznej. Problem z zapewnieniem odpowiedniej rezerwy mocy przyłączeniowej w danej lokalizacji	1	3	Brak możliwości wykorzystania pojazdów elektrycznych. Brak możliwości obsługi linii komunikacyjnych w zaplanowanym zakresie.	Skoordynowana i systematyczna modernizacja sieci elektroenergetycznej. Racjonalne i etapowe wprowadzanie zaproponowanych rozwiązań, aby montaż i przyłączenia nowych stacji ładowania samochodów elektrycznych nie zaburzyły pracy sieci elektroenergetycznej.
5.	Osiąganie rzeczywistych słabszych parametrów technicznych autobusów względem zapowiadanych przez producentów	3	3	Skrócenie maksymalnego dystansu pojazdu. Konieczność częstszego ładowania pojazdów. Wydłużenie przerw na ładowanie pojazdów.	Odpowiednie przeszkolenie kierowców, którzy w efektywny sposób będą prowadzić zeroemisyjne pojazdy.



Lp.	Zakres informacji			Opis	
6.	Niesprzyjające warunki atmosferyczne	5	4	Niekorzystne warunki atmosferyczne, tj. nadzwyczajne opady śniegu i mroz wpływają na ryzyko zniszczeń sieci przesyłowych, a także uszkodzenia infrastruktury. Ww. uwarunkowania mogą negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie sieci dystrybucyjnej oraz eksploatację pojazdów, w tym szczególnie pojazdów elektrycznych.	Skrócenie maksymalnego dystansu pojazdu, dzięki czemu uzyskany zostanie „zapas” energii, który będzie mógł zostać wykorzystany w sytuacjach nadzwyczajnych. Wprowadzenie wymogu, na etapie zakupu taboru, o konieczności wykorzystania wysokiej klasy materiałów, odpornych na szkodliwe oddziaływanie warunków atmosferycznych.
7.	Brak umiejętności kierowania pojazdem elektrycznym przez kadrę.	5	3	Skrócenie maksymalnego dystansu pojazdu. Konieczność częstszego ładowania pojazdów. Wydłużenie przerw na ładowanie pojazdów.	Organizacja specjalistycznych kursów i szkoleń dla kierowców pojazdów zeroemisyjnych.
8.	Szybka eksploatacja baterii (w przypadku zakupu floty pojazdów elektrycznych)	5	3	Konieczność częstej wymiany baterii w pojazdach elektrycznych, co bezpośrednio związane jest ze wzrostem kosztów eksploatacyjnych oraz koniecznością utylizacji zużytych baterii.	Stosowanie zrównoważonego systemu ładowania, odpowiedniego do każdego rodzaju pojazdu. Problem utylizacji baterii z samochodów elektrycznych zostanie rozwiązany poprzez: – wykorzystanie baterii, które utraciły swoją sprawność i nie mogą już być wykorzystywane w pojazdach, do tzw. magazynów energii; – recykling baterii.
9.	Wyższe od spodziewanych koszty inwestycyjne	3	3	Konieczność pozyskania środków finansowych ze źródeł zewnętrznych lub ograniczenie zakresu Inwestycji, co przełoży się na mniejszy rezultat i korzyści. Obniżenie rentowości Inwestycji.	Stały monitoring budżetu oraz odpowiednie zabezpieczenie środków finansowych na zaplanowane działania.
10.	Wyższe od spodziewanych koszty eksploatacyjne	3	3	Obniżenie rentowości Inwestycji.	Stały monitoring budżetu oraz odpowiednie zabezpieczenie środków finansowych na zaplanowane działania.
11.	Polityczne zmiany priorytetów inwestycyjnych	5	3	Brak możliwości pozyskania środków finansowych.	Stały monitoring nad zmianami legislacyjnymi i dostosowywanie zakresu inwestycji do obecnych norm prawnych i finansowych oraz możliwości dofinansowań.
12.	Brak dostępności środków zewnętrznych	3	3	Brak możliwości realizacji Inwestycji.	Analiza możliwości finansowania ze środków własnych. Analiza dostępności kredytów na realizację zadania.
13.	Niedoszacowanie wartości inwestycji	5	3	Niższa efektywność przedsięwzięcia i konieczność pozyskania dodatkowych źródeł finansowania. Konieczność pozyskania dodatkowych środków na realizację przedsięwzięcia.	Szacowanie kosztów Inwestycji na podstawie analizy rynku dostawców i wykonawców oraz podobnych ofert przetargowych prowadzonych w innych miastach.
14.	Brak możliwości realizacji instalacji w wybranych	1	5	Brak możliwości realizacji Inwestycji.	Uwzględnienie podczas wyboru lokalizacji inwestycji planów inwestycyjnych podmiotów zewnętrznych (konsultacje z tymi podmiotami), wskazanie lokalizacji rezerwowych.

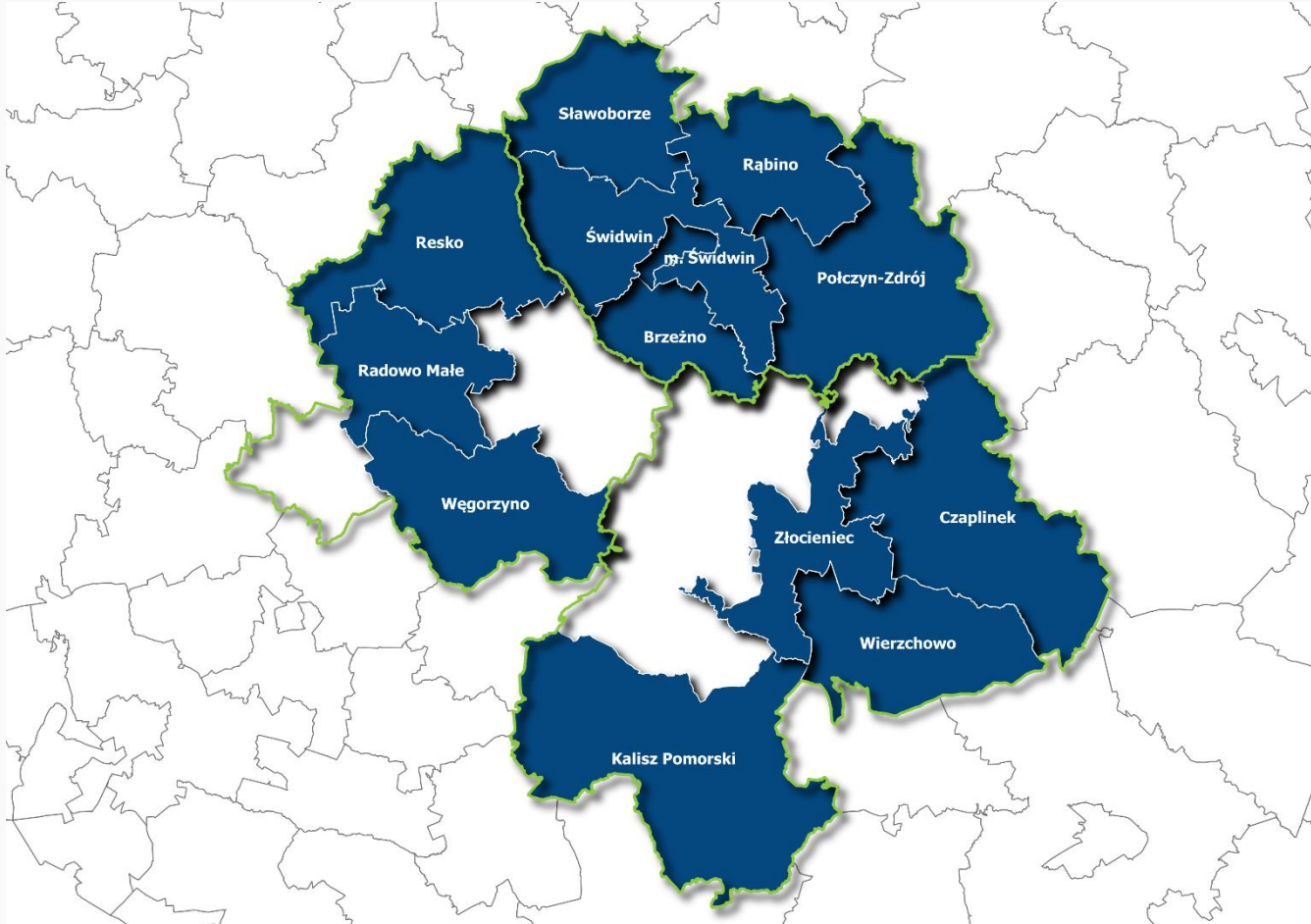
Lp.	Zakres informacji			Opis
	lokalizacjach ze względu na kolizję z inną inwestycją			
15.	Zmiany w systemie transportowym (zmiana przebiegu tras komunikacyjnych, zmiana częstotliwości kursowania pojazdów)	5	3	Wydłużenie czasu wdrożenia Inwestycji.  Wskazanie w umowie z Operatorami PTZ zasad obowiązujących w przypadku zmiany zelektryfikowanej trasy, tak aby zagwarantować dostęp do sieci doładowującej pojazdy.
16.	Znacznego wzrost kosztów energii	5	3	Obniżenie rentowności Inwestycji.  Brak możliwości ograniczenia ryzyka na tym poziomie.

### 3.3. Obszar oddziaływania, beneficjenci końcowi i istotni interesariusze

#### 3.3.1. Efekty osiągnięte przez projekt

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.3.1.1	Stan po realizacji projektu	<p>Projekt zakłada zorganizowanie zintegrowanej sieci połączeń autobusowych na obszarze całej Strefy Centralnej. Sieć obejmie połączenia gminne, powiatowe, międzygminne i międzypowiatowe. Centra przesiadkowe zbudowane zostaną w bezpośrednim sąsiedztwie dworców kolejowych największych miast Strefy Centralnej – w Świdwinie, Rąbinie, Łobzie, Węgorzynie – Runowo Pomorskie, Drawsku Pomorskim, Złocieniu, Czaplunku, Wierzbowie i Kaliszu Pomorskim. W miejscowościach do których nie dociera kolej - Połczyń Zdroju, Sławoborzu, Brzeźnie, Resku, Radowie Małym zmodernizowane zostaną dworce autobusowe lub duże przystanki mające strategiczne znaczenie dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego w danej gminie. Projekt przewiduje rozbudowę i modernizację bazy technicznej autobusów spółki PKS Złocieniec w Złocieniu, przy ulicy Piaskowej, a także budowę niewielkiej filii tej bazy w Świdwinie, w której możliwe będzie zaopatrzenie autobusów w paliwo gazowe i energię elektryczną, postój i sprzątanie autobusów oraz krótkotrwały odpoczynek kierowców (miejsce nie zostało jeszcze wybrane).</p> <p>Projekt zakłada osiągnięcie dwóch podstawowych rezultatów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej, inwestycyjnej i turystycznej obszaru Strefy Centralnej poprzez poprawę dostępności do miejsc zamieszkania, pracy, świadczenia usług oraz do atrakcyjnych miejsc turystycznych i wypoczynkowych.</li> <li>2) Zwiększenie liczby osób korzystających z przewozów środkami publicznej komunikacji.</li> </ol> <p>Wskaźniki rezultatów projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie o co najmniej 30% do końca 2029 roku liczby osób korzystających z przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.</li> <li>• Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 80% udziału zero i niskoemisyjnych autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.</li> <li>• Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 30% udziału autobusów elektrycznych używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.</li> <li>• Stworzenie potencjału technicznego i organizacyjnego zdolnego do obsługi technicznej, diagnostycznej i eksploatacyjnej (np. zaopatrzenia w gaz i energię elektryczną) wszystkich autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.</li> </ul> <p>Produktami projektu będą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Autobusy niskoemisyjne na paliwo gazowe CNG.</li> <li>2) Autobusy zeroemisyjne – elektryczne.</li> </ol>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>3) Moduł bazy technicznej do obsługi autobusów w Złocieniu wraz z wyposażeniem i zagospodarowaniem terenu.</p> <p>4) Dwustanowiskowe stacje do ładowania autobusów elektrycznych.</p> <p>5) Filia w Świdwinie bazy technicznej PKS Złocieniec wraz z wyposażeniem i zagospodarowaniem terenu.</p> <p>Zgodnie z art. 36 ust. 1 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, od 1 stycznia 2028 roku gminy i powiaty, których liczba mieszkańców przekracza 50 tysięcy, zobligowane będą do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego lub zlecenia takiej usługi innym podmiotom, jeżeli łącznie z tymi podmiotami zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszącym co najmniej 30%). Na dzisiaj w Strefie Centralnej wymóg ten dotyczy tylko Powiatu Drawskiego. Wymóg ten na chwilę obecną nie dotyczy związków powiatowo-gminnych, ale z całą pewnością będzie on w miarę upływu lat przenoszony na pozostałe samorządy oraz ich związki i należy się do tego stopniowo przygotowywać. Z tegoż względu zdecydowano się na podjęcie kroków w kierunku wprowadzenia taboru nisko lub zeroemisyjnego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autobus wodorowy, czyli autobus wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych;</li> <li>- autobus, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.</li> </ul> <p>Wielkość i struktura nabywanej floty pojazdów nisko- i zeroemisyjnych winna wynikać z zaprojektowanego dla nich rozkładu jazdy. Biorąc pod uwagę wysokie koszty budowy i eksploatacji infrastruktury zaopatrzenia tych autobusów w gaz, energię elektryczną lub wodór, szczególnie na terenach wiejskich o tak rozproszonej strukturze osiedleńczej jak Strefa Centralna, nie zawsze dofinansowany autobus nisko- lub zeroemisyjny może być optymalnym rozwiązaniem dla samorządu. Ze względu na uwarunkowania terenowe oraz przewidywane koszty eksploatacji, podstawowym typem fabrycznie nowego autobusu pełnowymiarowego dla Strefy Centralnej powinien być autobus niskoemisyjny (gazowy). Uzupełniając zaplanowano eksploatację autobusów elektrycznych, małych rozmiarów, które mogą stanowić dobre rozwiązanie na trasach nie obłożonych dużą liczbą pasażerów oraz poza szczytem szkolnym. W miarę upływu czasu, przy prawdopodobnie coraz niższych relatywnie kosztach nabycia i eksploatacji autobusów elektrycznych będzie można zastępować nimi stare autobusy, w tym niskoemisyjne.</p> <p>W ramach Partnerstwa Strefy Centralnej należy uzgodniony został także zakres inwestycji związanych z budową/rozbudową centrów przesiadkowych oraz strategicznych parkingów P&amp;R i P&amp;R. Inwestycje te będą stanowiły istotny element zabudowy poprawiającej jakość przestrzeni publicznej oraz tworzą sieć publicznych ładowarek pojazdów elektrycznych (służących również lub powiązanych z ładowarkami autobusów).</p> <p>Założone inwestycje wpłyną zatem bezpośrednio na osiągnięcie dwóch wyżej wymienionych rezultatów oraz na realizację celów projektu.</p>
3.3.1. 2	Obszar oddziaływania	<p>Obszar Strefy Centralnej położony jest w centralnej części województwa zachodniopomorskiego, z dala od największych ośrodków miejskich (Szczecina i Koszalina). Powierzchnia Strefy Centralnej wynosi 3 180 km<sup>2</sup>, co stanowi 13,88% ogólnej powierzchni województwa zachodniopomorskiego. W skład Związku Partnerstwa Strefy Centralnej wchodzi 16 jednostek samorządu terytorialnego z terenu powiatów: drawskiego; łobeskiego; świdwińskiego; zatem w skład Strefy Centralnej wchodzi: Czaplinek (gmina miejsko-wiejska); Kalisz Pomorski (gmina miejsko-wiejska); Wierzchowo (gmina wiejska); Złocieniec (gmina miejsko-wiejska); Świdwin (gmina wiejska); Świdwin (gmina miejska); Radowo Małe (gmina wiejska); Resko (gmina miejsko-wiejska); Węgorzyno (gmina miejsko-wiejska); Brzeźno (gmina wiejska); Połczyn Zdrój (gmina miejsko-wiejska); Rąbino (gmina wiejska); Sławoborze (gmina wiejska).</p> <p>Obszar oddziaływania oznaczony na poniższej mapie ma zatem regionalny zasięg oddziaływania.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		 <p>Projekt ma ogromne, wielopłaszczyznowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru Strefy Centralnej. Przede wszystkim zapewni mieszkańcom tego rozległego obszaru większą dostępność do miejsc pracy oraz centrów usług publicznych i komercyjnych. Zdecydowanie poprawi atrakcyjność lokalnej gospodarki zarówno dla inwestorów zewnętrznych jak i mieszkańców gmin spoza obszaru, dla których często czas dojazdu i powrotu z pracy jest podstawowym kryterium wyboru miejsca pracy. Wykorzystanie nisko i zeroemisyjnego autobusu do przewozów zbiorowych doskonale konweniuje z zasadami zrównoważonego rozwoju i poszanowaniem wyjątkowo cennych zasobów przyrodniczych Strefy Centralnej. Przyczyni się to niewątpliwie do rozwoju turystyki opartej na tych zasobach, zorientowanej na ludzi ceniących przede wszystkim kontakt z naturą i respektujących zasady ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami i hałasem.</p>
3.3.1. 3	Beneficjenci końcowi i istotni interesariusze	Beneficjentami końcowymi i istotnymi interesariuszami projektu będą przede wszystkim mieszkańcy Partnerstwa Strefy Centralnej oraz sąsiednich gmin i powiatów, a w szczególności:

Lp.	Zakres informacji	Opis		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• pracownicy dojeżdżający do zakładów pracy;</li> <li>• uczniowie dojeżdżający do szkół;</li> <li>• osoby dojeżdżające do szpitali, ośrodków zdrowia, ośrodków usług społecznych, ośrodków opieki społecznej, urzędów, instytucji, centrów handlowo-usługowych, itp.;</li> <li>• kierowcy firm przewozowych, którzy użytkować będą zakupione autobusy;</li> <li>• pracownicy techniczni spółki PKS Złocieńiec;</li> <li>• turyści przyjeżdżający na wypoczynek i odwiedzający atrakcyjne miejsca na terenie Strefy Centralnej (między innymi rejon Pojezierza Drawskiego z malowniczymi jeziorami i rzekami);</li> <li>• licznie przybywający w te rejony z całej Polski miłośnicy spływów kajakowych, wędkowania, grzybobrania i polowania;</li> <li>• kuracjusze przyjeżdżający do Uzdrowiska Połczyn Zdrój;</li> <li>• uczestnicy masowych imprez typu Air Show w Świdwinie czy zjazd samochodów terenowych na poligonie drawskim.</li> </ul>		
3.3.1.4	Produkty i rezultaty projektu			
	<i>Wskaźniki produktu</i>	<b>Nazwa wskaźnika</b>	<b>Jedn.</b>	<b>Wartość docelowa</b>
		liczba zakupionych autobusów o napędzie gazowym (CNG) lub hybrydowym	szt.	58
		liczba zakupionych autobusów o napędzie elektrycznym	szt.	12
		liczba nowych stanowisk do obsługi technicznej autobusów	szt.	1
		liczba nowych lub przebudowanych centrów przesiadkowych	szt.	15
		liczba nowych przystanków autobusowych	szt.	60
	<i>Wskaźniki rezultatu</i>	<b>Nazwa wskaźnika</b>	<b>Jedn.</b>	<b>Wartość docelowa</b>
		Zwiększenie o co najmniej 30% do końca 2029 roku liczby osób korzystających z przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej	%	30
		Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 80% udziału zero i niskoemisyjnych autobusów używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	%	80
		Uzyskanie w 2029 roku co najmniej 30% udziału autobusów elektrycznych używanych do przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze Strefy Centralnej.	%	30

#### 3.4. Pomoc publiczna oraz świadczenie usług publicznych

##### 3.4.1. Analiza pomocy publicznej

Lp.	Zakres informacji	Opis		
3.4.1.1	Pomoc publiczna			
	<i>Przesłanka</i>	<b>Opis</b>	<b>Tak-Nie</b>	<b>Uzasadnienie</b>
	<i>Przesłanka 1</i>	<b>Czy w projekcie występuje transfer zasobów publicznych?</b>	Tak	Biorąc pod uwagę kwestię objęcia docelowym dofinansowaniem w ramach środków pomocowych zakupu pojazdów oraz infrastruktury w projekcie wystąpi transfer środków publicznych.

Lp.	Zakres informacji	Opis		
	Przesłanka 2	<b>Czy transfer zasobów publicznych jest selektywny – uprzywilejowuje określony podmiot lub wytwarzanie określonych dóbr?</b>	TAK	Ukierunkowanie dofinansowania do określonej i tym samym ograniczonej grupy potencjalnych Beneficjentów automatycznie generuje efekt wystąpienia selektywności w ramach analizowanego procesu.
	Przesłanka 3	<b>Czy transfer zasobów publicznych skutkuje przysporzeniem (korzyścią ekonomiczną) na rzecz określonego podmiotu, na warunkach korzystniejszych niż rynkowe?</b>	TAK	Dofinansowanie projektu ze środków UE w formie bezzwrotnej dotacji skutkować będzie uzyskaniem przez Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej jako Beneficjenta środków finansowych na realizację projektu na zasadach korzystniejszych niż rynkowe, ponieważ w wyniku otrzymania dofinansowania unijnego wartość wkładu własnego będzie podlegać zminimalizowaniu. Ponadto żaden podmiot komercyjny działający na rynku nie udziela dotacji bezzwrotnych.
	Przesłanka 4	<b>Czy w efekcie transferu zasobów publicznych występuje lub może wystąpić zakłócenie konkurencji?</b>	TAK	Rynek transportowy jest co do zasady rynkiem komercyjnym. Zważywszy na to, w efekcie transferu zasobów publicznych może wystąpić choćby tylko potencjalne zakłócenie konkurencji - przesłanka zostaje tym samym spełniona. Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego następuje w wyniku regulacji publicznych, zawierających warunki świadczenia tychże usług, a nie w wyniku konkurencyjnej Procedury, jednocześnie rynek przewozów pasażerskich obejmuje także podmioty świadczące tego rodzaju usługi komercyjnie, wobec czego wszelkie zdarzenia dot. funkcjonowania tego rynku, w tym organizacyjno-finansowe, mają wpływ na jego funkcjonowanie.
	Przesłanka 5	<b>Czy projekt ma wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE?</b>	TAK	Pomimo lokalnego charakteru, każda tego typu inicjatywa, skutkiem której wzrasta atrakcyjność regionu w różnych aspektach, w tym komunikacyjnych, ma potencjalny wpływ na wystąpienie efektu wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE. Efekt ten jest należy uwzględnić także w kontekście położenia geograficznego Województwa Zachodniopomorskiego, na obszarze którego funkcjonuje obszar w ramach Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej.
3.4.1.2	Zgodność z podstawą udzielania pomocy publicznej	Zakupiony tabor oraz infrastruktura będzie wykorzystywana w ramach realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze administracyjnym Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej, przy czym Związek wystąpi w roli Organizatora PTZ udostępniającego nabyty w ramach Projektu majątek w celu realizacji zadania własnego dot. PTZ operatorowi lub operatorom na zasadach przewidzianych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w tym w ramach uregulowań objętych zasadami realizacji usługi publicznej dot. PTZ wg zasad określonych w Rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007.		

#### 3.4.2. Świadczenie usług publicznych

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.4.2.1	Rekompensata a pomoc publiczna	<u>Rekompensata kosztów prowadzenia działalności powierzonej – zasady wyznaczania, akty prawne i regulacje</u> Rozporządzenie 1370/2007 przewiduje, jako jedną z form zapewnienia publicznego transportu zbiorowego, możliwość powierzenia usług publicznych z pominięciem procedur przetargowych przedsiębiorcy, który spełniać będzie warunki określone w jego przepisach. Opisane w Rozporządzeniu 1370/2007 zasady obejmują w szczególności sposób wyznaczania maksymalnej rekompensaty dla operatora, któremu udzielono zamówienia z pominięciem procedur przetargowych. Kwestię tę reguluje załącznik nr 1 do Rozporządzenia 1370/2007. Drugim zasadniczym aktem prawnym, który reguluje podstawy prawne funkcjonowania PTZ i harmonizuje krajowy porządek prawny z Rozporządzeniem 1370/2007, jest Ustawa PTZ. Zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1370/2007 rekompensata ma zapewnić finansowanie wyłącznie działalności będącej przedmiotem powierzonych usług (w tym wypadku PTZ). Przy wyliczaniu wartości rekompensaty konieczne jest jednocześnie uwzględnienie ogólnych zasad dot. pomocy publicznej, w szczególności dotyczących finansowania ze źródeł publicznych działalności powierzonej. Mechanizm rekompensaty ma w założeniu prowadzić do uzupełniania ubytku (pogorszenia) finansowego, powstałego w wyniku świadczenia przez podmiot usług publicznych, w stosunku do sytuacji, gdyby podmiot taki usług publicznych nie świadczył. Określenie wysokości rekompensaty sprowadza się do wyceny, na ile pogorszyła się sytuacja podmiotu świadczącego usługi publiczne w stosunku do warunków, w których podmiot ten usług tych nie

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>świadczy. Poniżej przedstawiono zasady ogólne dotyczące rekompensat i szczególne uwarunkowania wynikające ze świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Wynagradzanie podmiotu w formule pokrywania kosztów wykonywania powierzonego zadania oceniano zgodnie z obowiązującym prawodawstwem i zasadami dotyczącymi pomocy publicznej. Za pomoc państwa (w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana Dz. Urz. UE C 115 z 9.05.2008r.) uznaje się te korzyści, które są przyznane przedsiębiorstwom bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych (publicznych), przy czym zasoby państwowe są tożsame z zasobami jednostek samorządu terytorialnego. Pomoc państwa może przybierać różnorakie formy, np. formę dotacji, ulgi podatkowej, itp. Pomoc publiczna jako czynność zakłócająca konkurencję na jednolitym rynku jest niedozwolona, jednakże w wielu wypadkach ustawodawca unijny ustalił wyjątki od tej zasady. Dotyczy to w szczególności usług, które odgrywają kluczową rolę w propagowaniu spójności społecznej i terytorialnej i które można uznać za UOIG. Do tego, by dane usługi mogły być traktowane jako UOIG, muszą być wykonywane przez przedsiębiorstwa na podstawie określonych (przepisami prawa wskazanymi choćby w pkt. 19 raportu z audytu rekompensaty) zasad i warunków, szczególnie w przypadku, gdy konieczne jest udzielenie przez państwo wsparcia finansowego, tzw. rekompensaty, która pokryje część lub całość szczególnych kosztów wynikających z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Zakłada się przy tym, iż w niektórych przypadkach UOIG mogą być świadczone jedynie wówczas, jeśli właściwy organ zaoferuje usługodawcy rekompensatę. Ustawodawca europejski uznał, przyjmując przepisy Rozporządzenia 1370/2007, że usługi publiczne w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego spełniają przesłanki do tego, by można było takiej działalności udzielać wsparcia finansowego, ponieważ stanowią UOIG.</p> <p><u>Zasady ogólne – wysokość rekompensaty</u></p> <p>Z punktu widzenia zasad określonych przepisami Rozporządzenia 1370/2007 rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wynikających z wywiązywania się z zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem rozsądnego zysku, tak aby nie dopuścić do nieuzasadnionego naruszenia konkurencji. Koszty netto można obliczyć jako różnicę między kosztami poniesionymi na wykonywanie UOIG a przychodem uzyskanym w wyniku świadczenia takiej usługi oraz innymi przysporzeniami publicznymi, albo – alternatywnie - jako różnicę pomiędzy kosztami netto dla przedsiębiorstwa prowadzącego działalność i podlegającego obowiązkowi świadczenia usługi publicznej a kosztami netto lub zyskiem tego samego przedsiębiorstwa prowadzącego działalność bez obowiązku świadczenia usługi publicznej. „Rozsądny zysk” jest stopą zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo podczas podejmowania decyzji, czy świadczyć UOIG przez cały okres powierzenia, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Poziom ryzyka zależy od danego sektora, rodzaju usług oraz cech charakterystycznych mechanizmu rozliczania rekompensaty. Należy przy tym zaznaczyć, że rozsądny zysk nie może być utożsamiany z wynikiem finansowym (zyskiem bilansowym) i stanowi odrębną od niego kategorię ekonomiczną. Rekompensata przewyższająca kwotę konieczną do pokrycia kosztów (z uwzględnieniem rozsądnego zysku) poniesionych przez dane przedsiębiorstwo wykonujące usługę stanowi pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym i powinna zostać zwrócona temu podmiotowi publicznemu, który jej udzielił.</p>

#### 3.4.3. Inna pomoc publiczna

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.4.3	Inna pomoc publiczna	Brak

#### 3.4.4 Inna pomoc

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.4.4	Inna pomoc	Brak



#### 3.4.5 Prowadzenie pomocniczej działalności gospodarczej w projektach nieobjętych zasadami pomocy publicznej - mechanizm monitorowania i wycofania

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.4.5.1	Czy przedsięwzięcie dotyczy projektu obejmującego swym zakresem wytworzenie lub zakup infrastruktury	<input type="checkbox"/> <b>TAK</b> <input type="checkbox"/> <b>NIE</b>
3.4.5.2	Czy wnioskodawca zamierza prowadzić pomocniczą działalność gospodarczą na wytworzonej infrastrukturze	<input type="checkbox"/> <b>TAK</b> <input type="checkbox"/> <b>NIE</b>
3.4.5.3	Wskaźnik(i) wybrane do monitorowania wydajności infrastruktury	Nie dotyczy
3.4.5.4	Zasady stosowania mechanizmu monitorowania	Nie dotyczy
3.4.5.5	Źródła finansowania projektu włączone do mechanizmu monitorowania	Nie dotyczy

#### 3.4.6 Prowadzenie działalności gospodarczej w projektach częściowo nieobjętych zasadami pomocy publicznej - mechanizm monitorowania i wycofania

Lp.	Zakres informacji	Opis
3.4.6.1	Czy przedsięwzięcie dotyczy projektu obejmującego swym zakresem wytworzenie lub zakup infrastruktury	<input type="checkbox"/> <b>TAK</b> <input type="checkbox"/> <b>NIE</b>
3.4.6.2	Czy wnioskodawca zamierza prowadzić działalność gospodarczą na wytworzonej infrastrukturze	<input type="checkbox"/> <b>TAK</b> <input type="checkbox"/> <b>NIE</b>
3.4.6.3	Wskaźnik(i) wybrane do monitorowania wydajności infrastruktury	Nie dotyczy
3.4.6.4	Zasady stosowania mechanizmu monitorowania	Nie dotyczy
3.4.6.5	Źródła finansowania projektu włączone do mechanizmu monitorowania	Nie dotyczy
3.4.6.6	Udział działalności gospodarczej w ogólnej działalności wnioskodawcy związanej z realizacją projektu.	Nie dotyczy



#### 4. Analiza wykonalności, analiza popytu oraz analiza opcji (rozwiązań alternatywnych)

##### 4.1. Analiza opcji (rozwiązań alternatywnych)

###### 4.1.1. Warianty strategiczne

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.1.1.1	Identyfikacja wariantów	<p>Podstawowe założenie przy identyfikacji wariantów realizacyjnych – budowa/przebudowa węzłów przesiadkowych, przystanków, parkingów P&amp;R oraz B&amp;R, odcinków dróg lokalnych może pozytywnie wpłynąć na sprawność i jakość funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, nie jest jednak warunkiem koniecznym do realizacji komponentu organizacyjnego, który polega na rozbudowie systemu połączeń autobusowych na terenie Partnerstwa oraz tej części komponentu inwestycyjnego, która polega na zakupie nisko(zero)emisyjnych autobusów. Inwestycje drogowe mogą być w projekcie realizowane niezależnie i dlatego nie włączono ich do analizy wyboru wariantu. Powinny być jednak realizowane w ramach wspólnie uzgodnionego projektu, ponieważ tylko w ten sposób zyska się założoną efektywność ekonomiczną modernizacji sieci dróg publicznych i finansową, m.in. dzięki realizacji przedsięwzięć z dofinansowaniem środkami pomocowymi. Inwestycje drogowe w porównywalny sposób wpływać będą na każdy wariant związany z rozwojem zbiorowego transportu autobusowego na obszarze Partnerstwa Strefy Centralnej.</p> <p>Wniosek: te części projektu, które zorientowane są na aspekty organizacyjno-prawne tworzenia zintegrowanego systemu komunikacji autobusowej oraz zwiększenie potencjału przewozowego na obszarze PSC są kluczowe dla powodzenia projektu, a jednocześnie zdecydowanie bardziej wrażliwe na różne czynniki i dlatego zostały poddane one analizie wykonalności.</p> <p>Do identyfikacji wariantów projektu strategicznego wykorzystano następujące wyznaczniki:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>oczekiwany poziom skupienia/skoncentrowania lub rozproszenia projektu,</li> <li>grupy docelowe/odbiorcy projektu,</li> <li>sposób zarządzania projektem w fazie koncepcyjno-aplikacyjnej oraz realizacyjnej,</li> <li>sposób finansowania projektu.</li> </ol> <p>Biorąc powyższe pod uwagę, zidentyfikowano następujące warianty projektu strategicznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wariant 0. Projekt zaproponowany w załączniku nr 4 do strategii Partnerstwa, zakładający utworzenie związku powiatowo-gminnego odpowiedzialnego za organizację przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze PSC. Istniejąca spółka komunalna PKS Złocieniec otwiera się na nowych udziałowców. Niezależnie od tego, ile JST przystąpi do spółki, związek powiatowo-gminny jako organizator przewozów transportu zbiorowego na terenie PSC podpisuje wieloletnią umowę ze spółką na pełnienie roli operatora przewozów.</li> <li>Wariant 1. Projekt zakładający organizację przewozów transportu zbiorowego indywidualnie przez poszczególne gminy i powiaty, które na swoim terenie zlecają usługi przewozowe w sposób rozproszony i wielu operatorom (przewoźnikom).</li> <li>Wariant 2. Projekt zakładający utworzenie związku powiatowo-gminnego odpowiedzialnego za organizację przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze PSC. Związek zleca usługi przewozowe podmiotom komercyjnym, wyłonionym w drodze przetargu.</li> <li>Wariant 3. Projekt zakładający uaktywnienie i rozszerzenie grona członków związku powiatowo-gminnego (istniejącego na terenie Powiatu Świdwińskiego, ale nie działającego) w celu prowadzenia przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego PSC. Związek realizuje projekty inwestycyjne, pozyskuje granty operacyjne oraz zleca usługi przewozowe operatorom - w tym PKS Złocieniec (wraz z ew. podwykonawcami) oraz innym podmiotom w trybach przewidzianych przepisami prawa. Składka do związku jest zależna od wybranej przez daną JST siatki połączeń.</li> <li>Wariant 4. Projekt zakładający podpisanie przez Powiat Drawski umów z gminami i powiatami PSC na organizację przewozów publicznego transportu zbiorowego. Powiat Drawski zleca usługi transportowe różnym podmiotom, na większości tras - spółce PKS Złocieniec.</li> </ul> <p>Ocenę wielokryterialną przedstawiono dla wariantu 1,3 i 4 (opis poniżej).</p>
4.1.1.2	Opis wariantów	

Lp.	Zakres informacji	Opis					
	Wariant 1	Projekt zakładający organizację przewozów transportu zbiorowego indywidualnie przez poszczególne gminy i powiaty, które na swoim terenie zlecają usługi przewozowe wielu operatorom (przewoźnikom).					
	Wariant 2	Projekt zakładający podpisanie przez Powiat Drawski umów z gminami i powiatami PSC na organizację przewozów publicznego transportu zbiorowego. Powiat Drawski zleca usługi transportowe różnym podmiotom, na większości tras - spółce PKS Złocieniec					
	Wariant 3	Projekt zakładający rozszerzenie grona członków związku powiatowo-gminnego (istniejącego z siedzibą w Drawsku Pomorskim) w celu prowadzenia przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego PSC. Związek realizuje projekty inwestycyjne, pozyskuje granty operacyjne oraz zleca usługi przewozowe operatorom - w tym PKS Złocieniec (wraz z ew. podwykonawcami) oraz innym podmiotom w trybach przewidzianych przepisami prawa. Składka do związku jest zależna od wybranej przez daną jst siatki połączeń.					
	Wybór wariantu strategicznego	W definiowaniu wariantów kluczową rolę odegrały zagadnienia związane ze sposobem i formą zarządzania projektem strategicznym w całym jego cyklu życia (począwszy od decyzji o rozbudowie systemu zbiorowego transportu publicznego na terenie Partnerstwa, poprzez ustanowienie nowych linii autobusowych, zakup autobusów a skończywszy na fazie wykonywania usług transportu zbiorowego).					
Kryteria		Wariant 1 Projekt zakładający organizację przewozów transportu zbiorowego indywidualnie przez poszczególne gminy i powiaty, które na swoim terenie zlecają usługi przewozowe wielu operatorom (przewoźnikom).	Wariant 2 Projekt zakładający podpisanie przez Powiat Drawski umów z gminami i powiatami PSC na organizację przewozów publicznego transportu zbiorowego. Powiat Drawski zleca usługi transportowe różnym podmiotom, na większości tras - spółce PKS Złocieniec		Wariant 3 Projekt zakładający rozszerzenie grona członków związku powiatowo-gminnego (istniejącego z siedzibą w Drawsku Pomorskim) w celu prowadzenia przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego PSC. Związek realizuje projekty inwestycyjne, pozyskuje granty operacyjne oraz zleca usługi przewozowe operatorom - w tym PKS Złocieniec (wraz z ew. podwykonawcami) oraz innym podmiotom w trybach przewidzianych przepisami prawa. Składka do związku jest zależna od wybranej przez daną jst siatki połączeń		
		Pkt x waga	Uzasadnienie	Pkt x waga	Uzasadnienie	Pkt x waga	Uzasadnienie
	K1. Wpływ wariantu na poprawę konkurencyjności obszaru partnerstwa do inwestowania i zamieszkania	5	Rozproszenie działań poszczególnych gmin w zakresie komunikacji zbiorowej nie będzie sprzyjać poprawie konkurencyjności całego obszaru do inwestowania i zamieszkania.	20	Bazowanie w całości na PKS Złocieniec lub na przewoźnikach wyłonionych w trybie konkurencyjnym może skutkować mniejszą akceptacją idei związku powiatowo-gminnego wśród różnych jst oraz ograniczeniami możliwości organizacji zintegrowanego systemu komunikacyjnego na dużym obszarze. Istnieje, poza tym duże ryzyko nie podjęcia projektu przez niektóre gminy (bariery finansowe).	20	Na rynek pracy najbardziej wpływać będą działania wspólne i zintegrowane.
	K2. Wpływ wariantu na budowanie nowych/innovacyjnych rozwiązań/usług w zakresie komunikacji zbiorowej	4	W zakresie systemu komunikacji zbiorowej na obszarze Partnerstwa zdecydowanie trudniej będzie osiągnąć trwałe i efektywne formy współpracy między JST w wariantach innych niż w ramach związku gminno-powiatowego jako organizatora przewozów i spółki komunalnej jako operatora przewozów.	6	W zakresie systemu komunikacji zbiorowej na obszarze Partnerstwa zdecydowanie trudniej będzie osiągnąć trwałe i efektywne formy współpracy między JST w wariantach innych niż w ramach związku gminno-powiatowego jako organizatora przewozów i spółki komunalnej jako operatora przewozów.	8	W zakresie systemu komunikacji zbiorowej na obszarze Partnerstwa zdecydowanie trudniej będzie osiągnąć trwałe i efektywne formy współpracy między JST w wariantach innych niż w ramach związku gminno-powiatowego jako organizatora przewozów i spółki komunalnej jako operatora przewozów. W zależności od zachowań i efektywności graczy rynkowych, możliwe będzie bądź rozwijanie przewoźnika własnego, bądź sieci operatorów kontraktowych.
	K3. Wpływ wariantu na budowanie trwałych form	0	W zakresie systemu komunikacji zbiorowej na obszarze Partnerstwa zdecydowanie	6	W zakresie systemu komunikacji zbiorowej na obszarze Partnerstwa zdecydowanie trudniej będzie osiągnąć	12	Dywersyfikacja przewoźników, zatrudnianych przez organizatora (zarówno PKS Złocieniec, jak i firmy komercyjne) pozwoli szybko

Lp.	Zakres informacji				Opis		
	współpracy w zakresie komunikacji zbiorowej		trudniej będzie osiągnąć trwałe i efektywne formy współpracy między JST w wariantach innych niż w ramach związku gminno-powiatowego jako organizatora przewozów i spółki komunalnej jako operatora przewozów		trwałe i efektywne formy współpracy między JST w wariantach innych niż w ramach związku gminno-powiatowego jako organizatora przewozów i spółki komunalnej jako operatora przewozów		osiągnąć pożądaną skalę działania oraz racjonalnie zarządzać kosztami, wykorzystując istniejący personel i bazy oraz unikając kosztownej, skokowej zmiany skali działalności firm (ich likwidacji bądź zbyt szybkiego rozwoju). W zależności od zachowań i efektywności graczy rynkowych, możliwe będzie bądź rozwijanie przewoźnika własnego, bądź sieci operatorów kontraktowych.
	K4. Wpływ wariantu na możliwość skorzystania z projektu przez grupę docelową, odbiorców końcowych	10	Prawdopodobnie nie wszystkie gminy stać na realizację projektu indywidualnie.	20	Prawdopodobnie nie wszystkie gminy stać na realizację projektu indywidualnie.	20	Prawdopodobnie nie wszystkie gminy stać na realizację projektu indywidualnie, natomiast w ramach związku gminno-powiatowego i spółki komunalnej - raczej tak (minimalizacja kosztów na skutek koncentracji nakładów na inwestycje oraz działalność operacyjną). Związek będzie bowiem tworzył lokalne centrum kompetencji, które w skali kilku etatów optymalizować będzie poszukiwanie zewnętrznych źródeł finansowania - inwestycyjnych i operacyjnych oraz wykorzystanie funduszy gmin, w tym wydatkowych aktualnie na przewozy szkolne.
	K5. Wpływ wariantu na środowisko/bezpieczeństwo ekologiczne	8	Efekty ekologiczne lepiej będzie osiągnąć w ramach spółki komunalnej lub stawiając przewoźnikowi komercyjnemu wysokie wymagania ekologiczne niż w działaniach rozproszonych poszczególnych gmin.	12	Efekty ekologiczne lepiej będzie osiągnąć w ramach spółki komunalnej lub stawiając przewoźnikowi komercyjnemu wysokie wymagania ekologiczne niż w działaniach rozproszonych poszczególnych gmin.	16	Efekty ekologiczne lepiej będzie osiągnąć w ramach spółki komunalnej lub stawiając przewoźnikowi komercyjnemu wysokie wymagania ekologiczne niż w działaniach rozproszonych poszczególnych gmin.
	K6. Wpływ wariantu na zdolność utrzymania celów projektu.	10	Rozproszenie działań nie sprzyja realizacji wspólnego celu.	10	Rozproszenie działań nie sprzyja realizacji wspólnego celu.	20	
	K7. Elastyczność reagowania na zmieniające się potrzeby i uwarunkowania w zakresie przewozów	9	W ramach podmiotu komunalnego wymaganie pewnego rodzaju innowacji może być ograniczone.	6	W ramach podmiotu komunalnego wymaganie pewnego rodzaju innowacji może być ograniczone.	12	Pozytywna konkurencja między obiema formami powinna doprowadzić do optymalnych rozwiązań, z uwzględnieniem rozległości obszaru i specyfiki komunikacji regionalnej (brak możliwości codziennego czy cotygodniowego "zjeżdżania" autobusów z całego obszaru do jednej, albo dwóch baz)
	K8. Stopień przygotowania koncepcji do wdrożenia	0	Projekt przygotowany jest w minimalnym zakresie tylko dla wariantu 3.	0	Projekt przygotowany jest w minimalnym zakresie tylko dla wariantu 3.	1	Projekt przygotowany jest w minimalnym zakresie tylko dla wariantu 3.
	K9. Realność pozyskania finansowania zewnętrznego na zakres działań określonych w danym wariantcie.	5	Środki na zakup niskoemisyjnych środków transportu publicznego zapewniony jest tylko w ramach instrumentu ZIT (czyli w ramach partnerstwa terytorialnego) nowego programu regionalnego (FEdPZ). Wszystkie warianty	5	Środki na zakup niskoemisyjnych środków transportu publicznego zapewniony jest tylko w ramach instrumentu ZIT (czyli w ramach partnerstwa terytorialnego) nowego programu regionalnego (FEdPZ). Wszystkie warianty mają jednakowe	20	Środki na zakup niskoemisyjnych środków transportu publicznego zapewniony jest tylko w ramach instrumentu ZIT (czyli w ramach partnerstwa terytorialnego) nowego programu regionalnego (FEdPZ). Wszystkie warianty mają jednakowe szanse na uzyskanie dopłat do jednego wozokilometra ze środków,

Lp.	Zakres informacji	Opis					
			mają jednakowe szanse na uzyskanie dopłat do jednego wozokilometra ze środków, którymi dysponuje Wojewoda. Ponadto możliwe będzie pozyskiwanie środków z innych narzędzi - np. środków NFOŚiGW (dofinansowanie 80% do autobusów elektrycznych) - dostępne tylko dla organizatorów.		szanse na uzyskanie dopłat do jednego wozokilometra ze środków, którymi dysponuje Wojewoda. Ponadto możliwe będzie pozyskiwanie środków z innych narzędzi - np. środków NFOŚiGW (dofinansowanie 80% do autobusów elektrycznych) - dostępne tylko dla organizatorów.		którymi dysponuje Wojewoda. Ponadto możliwe będzie pozyskiwanie środków z innych narzędzi - np. środków NFOŚiGW (dofinansowanie 80% do autobusów elektrycznych) - dostępne tylko dla organizatorów.
	K10. Zdolność instytucjonalno-kompetencyjna Partnerstwa do wdrożenia wariantu (w tym posiadane zasoby)	4	Dotychczasowe doświadczenia spółki PKS "Złocieniec" (jako przewoźnika) i Powiatu Drawskiego (jako organizatora przewozów) wskazują na duże kompetencje i zdolności organizacyjne tych podmiotów. Wydaje się jednak, że niektóre gminy nie są przekonane do działań w ramach spółki komunalnej z udziałem innych gmin lub do powierzenia zadań zbiorowego transportu publicznego na obszarze całego Partnerstwa tylko jednemu operatorowi. Należy dążyć do rozwiązań kompromisowych - możliwości obsługi danego obszaru przez lokalne podmioty, jeśli złożą one konkurencyjne oferty oraz swobodnego kontraktowania przez związek powiatowo-gminny z gminami rozszerzonego poziomu obsługi komunikacyjnej.	8	Dotychczasowe doświadczenia spółki PKS "Złocieniec" (jako przewoźnika) i Powiatu Drawskiego (jako organizatora przewozów) wskazują na duże kompetencje i zdolności organizacyjne tych podmiotów. Wydaje się jednak, że niektóre gminy nie są przekonane do działań w ramach spółki komunalnej z udziałem innych gmin lub do powierzenia zadań zbiorowego transportu publicznego na obszarze całego Partnerstwa tylko jednemu operatorowi. Należy dążyć do rozwiązań kompromisowych - możliwości obsługi danego obszaru przez lokalne podmioty, jeśli złożą one konkurencyjne oferty oraz swobodnego kontraktowania przez związek powiatowo-gminny z gminami rozszerzonego poziomu obsługi komunikacyjnej.	16	Dotychczasowe doświadczenia spółki PKS "Złocieniec" (jako przewoźnika) i Powiatu Drawskiego (jako organizatora przewozów) wskazują na duże kompetencje i zdolności organizacyjne tych podmiotów. Wydaje się jednak, że niektóre gminy nie są przekonane do działań w ramach spółki komunalnej z udziałem innych gmin lub do powierzenia zadań zbiorowego transportu publicznego na obszarze całego Partnerstwa tylko jednemu operatorowi. Należy dążyć do rozwiązań kompromisowych - możliwości obsługi danego obszaru przez lokalne podmioty, jeśli złożą one konkurencyjne oferty oraz swobodnego kontraktowania przez związek powiatowo-gminny z gminami rozszerzonego poziomu obsługi komunikacyjnej.
	łącznie	55		93		145	
	Wybrany wariant strategiczny	Wariant 3 uzyskał największą liczbę punktów, zarówno w wersji bez jak i z zastosowaniem rangowania poszczególnych kryteriów ocen. Również wyniki analizy dodatkowych aspektów realizacji poszczególnych wariantów projektu są dla tego wariantu pozytywne. Wariant ten będzie przedmiotem dalszych analiz: instytucjonalnej, prawnej, technicznej i ekonomiczno-finansowej.					

#### 4.1.2. Warianty technologiczne

Lp.	Zakres informacji	Opis				
4.1.2	Identyfikacja wariantów technologicznych					
	Warianty	Opis wariantu	Rezultaty	Koszty inwestycyjne	Koszty odtworzeniowe	Koszty operacyjne
	Wariant I (nazwa)					
	Wariant II (nazwa)					
	Wariant III (nazwa)					
		Rodzaje korzyści		Miara rezultatu (MR) / Efekt ekologiczny (EE)	Jednostka	Wartość
	Analiza DGC					
		Zdyskontowane nakłady	Zdyskontowane koszty eksploatacyjne	Zdyskontowane MR / EE	DGC	
	Wariant I					
	Wariant II					
	Wynik analizy DGC					

#### Analiza opisowa wyboru wariantu technologicznego

Lp.	Zakres informacji	Opis			
4.1.2.	Identyfikacja wariantów technologicznych				
	Warianty	Opis wariantu	Koszty inwestycyjne	Koszty odtworzeniowe	Koszty operacyjne
	<i>Wariant I (nazwa)</i>				
	<i>Wariant II (nazwa)</i>				
	<i>Wariant III (nazwa)</i>				
	<i>Uzasadnienie wyboru wariantu technologicznego realizacji projektu</i>				

#### 4.1.3. Wybrane rozwiązanie technologiczne

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.1.3.1	Optymalne rozwiązanie technologiczne	Przy wyborze optymalnego rozwiązania technologicznego przy zakupie taboru autobusowego uwzględniono art. 36 ust. 1 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, który wprost wskazuje, że od 1 stycznia 2028 roku gminy i powiaty, których liczba mieszkańców przekracza 50 tysięcy, zobligowane będą do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego lub zlecenia takiej usługi innym podmiotom, jeżeli łącznie z tymi podmiotami zapewnią udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynoszącym co najmniej 30%). Na dzisiaj w Partnerstwie Strefy Centralnej wymóg ten dotyczy tylko Powiatu

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>Drawskiego. Wymóg ten na chwilę obecną nie dotyczy związków powiatowo-gminnych, ale z całą pewnością będzie on w miarę upływu lat przenoszony na pozostałe samorządy oraz ich związki i należy się do tego stopniowo przygotowywać.</p> <p>Mając na względzie powyższe przeanalizowano wdrożenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusu wodorowego, czyli autobusu wykorzystującego do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych;</li> <li>- autobusu, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych.</li> </ul> <p>Nadto uwzględniono, że wielkość i struktura nabywanej floty pojazdów nisko- i zeroemisyjnych winna wynikać z zaprojektowanego dla nich rozkładu jazdy oraz uwzględniać powinna wysokie koszty budowy i eksploatacji infrastruktury zaopatrzenia tych autobusów w gaz, energię elektryczną lub wodór, szczególnie na terenach wiejskich o tak rozproszonej strukturze osiedleńczej jak Strefa Centralna, nie zawsze dofinansowany autobus nisko- lub zeroemisyjny może być optymalnym rozwiązaniem dla samorządu. Ze względu na ww. uwarunkowania terenowe oraz przewidywane koszty eksploatacji, podstawowym typem fabrycznie nowego autobusu pełnowymiarowego dla Partnerstwa Strefy Centralnej powinien być autobus niskoemisyjny (gazowy). Uzupełniając zaplanowano eksploatację autobusów elektrycznych, małych rozmiarów, które będą stanowiły dobre rozwiązanie na trasach nie obłożonych dużą liczbą pasażerów oraz poza szczytem szkolnym. W miarę upływu czasu, przy prawdopodobnie coraz niższych relatywnie kosztach nabycia i eksploatacji autobusów elektrycznych będzie można zastępować nimi stare autobusy, w tym niskoemisyjne.</p> <p>W przypadku analizy technologicznej dotyczącej budowy, rozbudowy lub modernizacji zaplecza technicznego autobusów, budowy, rozbudowy i modernizacji centrów przesiadkowych oraz parkingów P&amp;R i P&amp;B uwzględniono przede wszystkim fakt, iż te elementy projektu powinny powstać w lokalizacjach, które będą stanowiły istotny element zabudowy poprawiającej jakość przestrzeni publicznej oraz tworzyć sieć publicznych ładowarek pojazdów elektrycznych (służących również lub powiązanych z ładowarkami autobusów).</p> <p>Mając na względzie wyżej opisane rozważania zaprezentowane i wybrane rozwiązania technologiczne cechują się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nowatorskim rozwiązaniem w skali krajowej;</li> <li>• promują na polskim rynku najlepsze oraz sprawdzone technologie;</li> <li>• spełniają wymogi wynikające z obowiązujących europejskich i polskich norm i przepisów ochrony środowiska;</li> <li>• wpływają znacząco na zmniejszenie zagrożeń dla zdrowia ludzkiego.</li> </ul>
4.1.3.2	Opis wybranych rozwiązań technologicznych	<p>W ramach projektu zdecydowano się na realizację następujących zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zakupu autobusów nisko i zero emisyjnych, zgodnie z poniżej przedstawionymi założeniami techniczno-eksploatacyjnymi: <ul style="list-style-type: none"> <li>- autobusy elektryczne o długości ok 7 m, do przewozu ok. 20 osób każdy (12 sztuk);</li> <li>- autobusy gazowe lub przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 8,5 m, do przewozu ok. 30 osób każdy (19 sztuk);</li> <li>- autobusy gazowe lub hybrydowe przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 12 m, do przewozu ok. 50 osób (19 sztuk);</li> <li>- autobusy gazowe lub hybrydowe przystosowane do zasilania 100% HVO o długości ok. 10,5 m, do przewozu ok. 40 osób (20 sztuk);</li> </ul> </li> <li>• zakup autobusów dotyczy pojazdów fabrycznie nowych.</li> <li>• budowy zaplecza technicznego obsługi zakupionych autobusów - Wykonanie zaplecza technicznego do obsługi taboru w zajezdni autobusowej – hali napraw i diagnostyki z zapleczem magazynowo - socjalnym, budynku automatycznej myjni, elementów komunikacji wewnętrznej, infrastruktury technicznej wraz z wyposażeniem, w formule „zaprojektuj – wybuduj”. Realizacja zadania dotyczy dostarczenia fabrycznie nowych (wyprodukowanych nie wcześniej niż w 2018 roku) urządzeń zgodnych ze specyfikacją techniczną oraz zapewnienie przeszkolenia 10 osób do ich obsługi;</li> <li>• budowy centrów przesiadkowych, parkingów P&amp;R i B&amp;R oraz sieci nowych przystanków. Zadanie to polega na budowie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 wiat przystankowych z 5 miejscami do siedzenia, z zatoką (ławki, tablica informacyjna, kosz na śmieci),</li> <li>- 15 wiat przystankowych z 8 miejscami do siedzenia, z zatoką (ławki, tablica informacyjna, kosz na śmieci,</li> <li>- 4 dużych węzłów przesiadkowych (w gminie: Czaplinek, Kalisz Pomorski, Węgorzyno-Runowo i Świdwin Miasto);</li> <li>- 1 małego węzła przesiadkowego (w gminie Rąbino),</li> <li>- 1 dworca autobusowego (w gminie Połczyn Zdrój), oraz</li> <li>- 8 przystanków strategicznych (w gminie: Sławoborze, Brzeźno, Radowo Małe, Czaplinek x2, Kalisz Pomorski x2, Świdwin, Węgorzyno i Resko).</li> </ul> </li> </ul> <p>Realizacja zadania dotyczy wybudowania nowych przystanków.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.1.3.3	Trafność wybranego rozwiązania	<p>Działania zaproponowane w ramach projektu są adekwatne do przewidywanego dofinansowania w ramach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Krajowego Planu Odbudowy (KPO),</li> <li>– programu „Zielony transport publiczny”, prowadzonego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) oraz</li> <li>– programu „Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027”</li> </ul> <p>W ramach ww. programów dostępne są lub będą duże środki finansowe (dotacje) na zakup zero i niskoemisyjnych autobusów wraz z infrastrukturą techniczną do zaopatrzenia tych autobusów w energię elektryczną, gaz CNG i LNG oraz wodór.</p> <p>Natomiast budowa i modernizacja zaplecza technicznego autobusów zero i niskoemisyjnych oraz budowa/rozbudowa centrów przesiadkowych oraz parkingów P&amp;R i P&amp;R mogą zostać dofinansowane z „Funduszy Europejskiego dla Pomorza Zachodniego 2021-2027”.</p> <p>Nadto należy podkreślić, iż zaplanowane w ramach projektu działania są zgodne z polityką rozwoju elektromobilności, zgodnej z prawem unijnym i krajowym.</p>

#### 4.1.4. Planowany harmonogram realizacji projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis															
4.1.4	Harmonogram realizacji projektu																
	<b>Zakres prac</b>	<b>2023</b>				<b>2024</b>				<b>2025</b>				<b>2026-2028</b>			
		<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
	Nabór pracowników do Związku, określenie zakresów działania i odpowiedzialności																
	Badanie potrzeb mieszkańców Strefy Centralnej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym dzieci, młodzieży i przedsiębiorców.			Sukcesywne badanie i analizowanie potrzeb mieszkańców i przedsiębiorców													
	Analiza potrzeb mieszkańców i przedsiębiorców Strefy Centralnej w zakresie publicznego transportu zbiorowego.			Sukcesywne badanie i analizowanie potrzeb mieszkańców i przedsiębiorców													
	Analiza rynku - inwentaryzacja i ocena zdolności przewozowych potencjalnych operatorów oraz stanu technicznych ich taboru i zaplecza technicznego.																
	Analiza unijnych przepisów i dyrektyw w zakresie wymogów technicznych i środowiskowych prowadzenia usług publicznego transportu zbiorowego na obszarach o podobnej do Strefy Centralnej charakterystyce przestrzenno-funkcjonalnej.																
	Przygotowanie katalogu spraw i parametrów wyjściowych do																



Lp.	Zakres informacji	Opis													
	negocjacji z potencjalnymi operatorami przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze S.C.														
	Analiza potrzeb Związku w zakresie zakupu autobusów o określonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych. Analiza kosztów i korzyści.														
	Analiza potrzeb Związku w zakresie zaplecza technicznego niezbędnego do obsługi taboru autobusowego będącego w gestii Związku.														
	Analiza potrzeb Związku w zakresie zakupu sprzętu i wyposażenia dodatkowego, niezbędnego do realizacji na wysokim poziomie jakościowym usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze PSC.														
	Analiza potrzeb Związku w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, niezbędnych do poprawy jakości i bezpieczeństwa przewozów publicznego transportu zbiorowego na obszarze PSC.														
	uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji projektu inwestycyjnego														
	uzyskanie prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane														
	uzyskanie pozwolenia na budowę														
	Przygotowanie i złożenie wniosku o dofinansowanie zakupu autobusów														
	Przygotowanie i złożenie wniosku o dofinansowanie zakupu sprzętu i wyposażenia niezbędnego do zarządzania na wysokim poziomie systemem przewozów zbiorowego transportu publicznego na obszarze PSC.														
	Przygotowanie i złożenie wniosków o dofinansowanie														



Lp.	Zakres informacji	Opis														
	budowy/rozbudowy/modernizacji i elementów zaplecza technicznego autobusów będących w gestii Związku															
	Przygotowanie i złożenie wniosków o dofinansowanie budowy/rozbudowy/modernizacji węzłów przesiadkowych, parkingów P&R i B&R, przystanków, itp. elementów infrastruktury transportowej.															
	Przygotowanie i złożenie wniosków do Wojewody o dopłaty do przewozów autobusowych (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych).			Sukcesywne składanie wniosków w sprawie dopłat do przewozów i do biletów miesięcznych												
	Przygotowanie i złożenie wniosków do Marszałka Województwa o dopłaty do biletów miesięcznych-szkolnych.			Sukcesywne składanie wniosków w sprawie dopłat do przewozów i do biletów miesięcznych												
	ogłoszenie przetargu na wykonanie zadania inwestycyjnego i podpisanie umowy z wykonawcą robót															
	wykonanie robót w poszczególnych etapach realizacyjnych															
	Zakup autobusów															
	Zakup sprzętu i wyposażenia niezbędnego do zarządzania na wysokim poziomie systemem przewozów zbiorowego transportu publicznego na obszarze PSC.															
	odbiór końcowy robót															
	rozliczenie końcowe zadania inwestycyjnego															

#### 4.2. Analiza wykonalności

##### 4.2.1. Wykonalność prawna

##### 4.2.1.1. Zgodność z prawem budowlanym, prawem zamówień publicznych i innymi uwarunkowaniami

Lp.	Zakres informacji	Opis			
4.2.1.1. 1	Uwarunkowania wynikające z procedur prawa budowlanego i zagospodarowania przestrzennego	Nie do określenia na obecnym etapie			
4.2.1.1. 2	Prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane i/lub cele projektu	Nie do określenia na obecnym etapie			
	Numer nieruchomości (działki), na której realizowany będzie projekt	Miejscowość	Gmina	Tytuł prawny do dysponowania daną nieruchomością (działką)	Dokument
	.....				
	.....				
	.....				
	Pozwolenie na budowę / zgłoszenie budowy (znak)	Numer	Wydane przez	Nieruchomości (numery działek), których dane pozwolenie / zgłoszenie dotyczy	
	.....				
	.....				
4.2.1.1. 3	Konieczność wykupu / najmu nieruchomości				
4.2.1.1. 4	Dostępność mediów				
4.2.1.1. 5	Zgodność z prawem zamówień publicznych				
	Przedmiot zamówienia	Tryb postępowania	Daty rozpoczęcia/ zakończenia procedury	Numer ogłoszenia	
	Zgodność z zasadą konkurencyjności				
4.2.1.1. 6	Inne uwarunkowania prawne				
		Pozwolenie / decyzja / inny dokument	Podstawa prawna	Data uzyskania / planowana data uzyskania	

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.2.1.1.8	Dotacje oraz inne środki pozyskane w ramach współfinansowania projektu	
4.2.1.1.9	Prenotyfikacja lub notyfikacja pomocy publicznej	

#### 4.2.1.2. Przystosowanie do zmiany klimatu i łagodzenie zmiany klimatu oraz odporność na klęski żywiołowe

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.2.1.2	Zmiany klimatu	<p>„Europe 2020” to unijna strategia wzrostu, w której wyznaczono konkretny plan obejmujący pięć celów – w zakresie zatrudnienia, innowacji, edukacji, włączenia społecznego oraz zmian klimatu/energii, które należało osiągnąć do 2020 r. W obszarze zmian klimatu/energii dokument zakłada m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w stosunku do poziomu z 1990 r. Projekt poprzez propagowanie niskoemisyjnego transportu autobusowego przyjaznego środowisku przyczynia się do osiągnięcia zakładanego w ww. strategii celu jakim jest ograniczenie gazów cieplarnianych.</p> <p>W trakcie analizy poszczególnych wariantów realizacji inwestycji uwzględniono aspekt występującego ryzyka klimatycznego. W związku z powyższym na etapie zakupu taboru zdecydowano o zakupie autobusów elektrycznych, gazowych lub hybrydowych napędzanych silnikiem spalinowym i silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym. Silniki napędu hybrydowego będą mogły pracować w zależności od potrzeb, na przemian lub jednocześnie. Zamontowany w autobusie napęd hybrydowy, powinien umożliwiać trakcję podobną do autobusu wyposażonego w klasyczny układ napędowy z silnikiem Diesla.</p> <p>Konsekwencją zakupu nowoczesnego taboru niskoemisyjnego i niskopodłogowego jest wycofywanie z eksploatacji autobusów spełniających normy emisji spalin, co skutkuje spadkiem ilości zanieczyszczeń dostających się do środowiska.</p> <p>przygotowując projekt uwzględniono kwestię zmian klimatu, w tym wpływu projektu na klimat i jego zmiany. Mniejsza emisja gazów do atmosfery może mieć znaczący wpływ na ograniczenie efektu cieplarnianego. Wymieniając czynniki pozytywne, jakie niesie ze sobą wprowadzenie do eksploatacji nowoczesnych autobusów niskoemisyjnych należy również wziąć pod uwagę emisję hałasu. Stwierdzono, że nowoczesne autobusy są zdecydowanie cichsze od ich poprzedników.</p> <p>Nowe zasady projektowania i budowy pojazdów i urządzeń, pozwalają zastosować materiały i technologie bezpieczne dla otoczenia. Materiały użyte do budowy taboru podlegają recyklingowi, przez co nie powiększają składowisk odpadów uciążliwych dla środowiska. Zatem autobusy i urządzenia konstruowane i budowane według współczesnych zasad, nawet po likwidacji, nie będą stanowiły zagrożeń dla środowiska naturalnego. Biorąc, więc pod uwagę wszystkie powyższe czynniki, należy stwierdzić, że dzięki możliwości wprowadzenia obecnie do ruchu nowoczesnych autobusów MK Sp. z o.o. stoi przed niepowtarzalną szansą, aby w najbliższych latach nie tylko usprawnić i zwiększyć udział publicznego transportu zbiorowego w codziennych podróżach, ale przede wszystkim realizacja zadań związanych z publicznym transportem zbiorowym nie pozostawi przyszłym pokoleniom balastu w postaci zniszczeń w naturalnym otoczeniu człowieka.</p> <p>Realizacja projektu nie wiąże się z koniecznością zajęcia terenu, wycinką drzew ani innego rodzaju negatywnym wpływem na środowisko. Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, zwiększenia bezpieczeństwa podróży i niezawodności transportu autobusowego.</p> <p>Działalność wspierana w ramach projektu nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na zanieczyszczenie powietrza, wody lub gleby. Przewidziana działalność przyczyni się do osiągnięcia korzyści środowiskowych w postaci zmniejszonej emisji zanieczyszczeń do powietrza (m.in. pyłów (PM), tlenków azotu (NOx), tlenku węgla (CO), lotnych związków organicznych (LZO), węglowodorów (HC) oraz zmniejszonej emisji hałasu. Emisje zanieczyszczeń do wody i gleb identyfikuje się jako pomijalnie małe, z uwagi na wskazane powyżej ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które będzie wiązać się ze zmniejszonym udziałem w spływach opadowych i roztopowych zanieczyszczeń pochodzących ze spalin. Nastąpi także redukcja zanieczyszczeń hałasem.</p> <p>Inwestycja wnosi istotny wkład w realizację celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Inwestycje związane z wymianą autobusów na zasilane paliwami alternatywnymi w transporcie zbiorowym wpisuje się w cele określone w Krajowych ramach polityki rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz cele ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dotyczące m.in. szerszego zastosowania paliw alternatywnych, przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE, zwrócono uwagę, że przy projektowaniu infrastruktury ładowania pojazdów powinno się uwzględniać jej odporność na zmiany klimatu. Nadto wymiana taboru na nowoczesny będzie uwzględniać wyposażenie go w urządzenia klimatyzacyjne.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis
		<p>W ramach rozważań zidentyfikowano jedno ryzyko klimatyczne, tj.: nasilenie ekstremalnych zjawisk pogodowych. Niekorzystne warunki atmosferyczne, tj. nadzwyczajne opady śniegu i mróz wpływają na ryzyko zniszczeń sieci przesyłowych, a także uszkodzenia infrastruktury. Ww. uwarunkowania mogą negatywnie wpływać na funkcjonowanie sieci dystrybucyjnej oraz eksploatację pojazdów, w tym na pojazdy z silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi.</p> <p>W trakcie analizy poszczególnych wariantów realizacji inwestycji uwzględniono aspekt występującego ryzyka klimatycznego. W związku z powyższym na etapie zakupu taboru zdecydowano o zakupie autobusów hybrydowych napędzanych silnikiem spalinowym i silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym. Silniki napędu hybrydowego będą mogły pracować w zależności od potrzeb, na przemian lub jednocześnie. Zamontowany w autobusie napęd hybrydowy lub elektryczny powinien umożliwiać trakcję podobną do autobusu wyposażonego w klasyczny układ napędowy z silnikiem Diesla.</p> <p>Projekt w części może obejmować inwestycje w rozumieniu art. 3 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.</p> <p><b>Przyjęte działania ograniczające emisję gazów cieplarnianych w ramach projektu, w tym wpływ projektu na emisję gazów cieplarnianych</b></p> <p>Zakup infrastruktury i taboru na potrzeby czystej komunikacji miejskiej pozwoli na zmiany zachowań komunikacyjnych, polegających na wyborze transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców oraz turystów odwiedzających gminy wchodzące w skład Strefy Centralnej. Działania przewidziane do realizacji w ramach projektu będą pozytywnie ukierunkowane na adaptacyjność do zmian klimatu. Ograniczanie transportu samochodowego oraz wdrażanie technologii niskoemisyjnych w transporcie publicznym, będzie miało pozytywny wpływ na klimat poprzez zmniejszenie zużycia paliw kopalnych oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.</p> <p>Do działań adaptacyjnych należą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fale upałów (w tym oddziaływanie na ludzkie zdrowie, pożary lasów itp.) <ul style="list-style-type: none"> <li>– zastosowanie klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej oraz</li> <li>– systemu automatycznego gaszenia pożaru w komorze silnika oraz w komorze agregatu grzewczego, o ile agregat ten został zabudowany poza komorą silnika w pojazdach zakupywanych w ramach projektu.</li> </ul> </li> <li>2. Susze (w tym mniejsza dostępność i gorsza jakość wody i zwiększone zapotrzebowanie na nią) <ul style="list-style-type: none"> <li>– zastosowanie systemów oszczędzania wody poprzez płukanie wodą wodociągową lub z obiegu zamkniętego w urządzeniu myjącym autobusy.</li> </ul> </li> <li>3. Powodzie (w tym ekstremalne opady) <ul style="list-style-type: none"> <li>– lokalizacje inwestycji zaplanowanych w ramach projektu znajdują się poza obszarem objętym ryzykiem powodziowym.</li> </ul> </li> <li>4. Burze i silne wiatry (w tym zniszczenia infrastruktury, budynków i lasów) <p>Nie dotyczy.</p> </li> <li>5. Fale chłodu <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakup autobusów elektrycznych, gazowych lub hybrydowych napędzanych silnikiem spalinowym i silnikami elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym;</li> <li>– zastosowanie systemu ogrzewania w przestrzeni pasażerskiej w pojazdach zakupywanych w ramach projektu.</li> </ul> </li> <li>6. Katastrofalne opady śniegu <ul style="list-style-type: none"> <li>– zakup autobusów elektrycznych, gazowych lub hybrydowych napędzanych silnikiem spalinowym i silnikami elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym;</li> <li>– zastosowanie systemu ogrzewania w przestrzeni pasażerskiej w pojazdach zakupywanych w ramach projektu.</li> </ul> </li> <li>7. Osuwiska <ul style="list-style-type: none"> <li>– lokalizacje inwestycji zaplanowanych w ramach projektu znajdują się poza obszarem zagrożonym osuwiskiem.</li> </ul> </li> </ol>

#### 4.2.1.3. Ocena ekspozycji na ryzyko klimatyczne

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.2.1.3	Ocena ekspozycji na ryzyko klimatyczne	<p>Ocena ekspozycji na ryzyko klimatyczne wykazała, następujące zagrożenia związane ze zmianami klimatycznymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Podwyższenie średnich rocznych temperatur oraz zwiększenie ryzyka wystąpienia fal upałów w związku z lokalizacją części projektów w ośrodkach miejskich, w których występuje zjawisko miejskiej wyspy ciepła (masy upalnego powietrza, które często tworzą się/ zalegają nad miastami i terenami zurbanizowanymi co radykalnie podnosi temperatury). Ekspozycja średnia.</li> <li>Zwiększona ilość sezonowych opadów i szybsze topnienie śniegu prowadzące do zwiększonego ryzyka wezbrań rzek i powodzi. Częściej występujące intensywne opady/ułewy prowadzące do zwiększenia ryzyka wystąpienia gwałtownych powodzi miejskich spowodowanych ulewami oraz erozji gleby ze względu na lokalizację części zadań projektowych w ośrodkach miejskich z systemami odprowadzania wody deszczowej, które nie są odpowiednio zaprojektowane oraz wykonane, aby przyjąć i odprowadzić na czas lub zretencjonować nadmiar wody z ulewnych deszczy. Ekspozycja średnia.</li> <li>Możliwe zwiększenie intensywności i częstotliwości opadów nawałnych, ulew i burz ze względu na lokalizację części zadań projektowych w obszarach zagrożonych wystąpieniem burz (w tym huraganów) - szczególnie na obszarach miejskich. Ekspozycja średnia.</li> </ul> <p>W przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>podwyższania średniego poziomu morza, zwiększenia intensywności sztormów, zwiększenia wysokości fal sztormowych, powodzi przybrzeżnych i erozji wybrzeża oraz</li> <li>zmniejszonej ilości sezonowych opadów, zwiększonego ryzyka wystąpienia suszy, osiadania terenu/obniżanie się terenu i pożary lasów, wyładowania atmosferyczne</li> </ul> <p>Nie zidentyfikowano ekspozycji ryzyko klimatyczne.</p>

#### 4.3. Analiza popytu

##### 4.3.1. Scenariusz popytu bez inwestycji

Lp.	Zakres informacji	Opis			
4.3.1.	Scenariusz popytu bez inwestycji	Opis popytu bieżącego	Źródła danych	Źródła danych	Hipotezy robocze
		<p>Prognozy przyszłego popytu Obecny popyt na transport zbiorowy można określić na podstawie sprzedanych biletów. W roku 2022 sprzedano następującą liczbę biletów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wszystkie bilety jednorazowe 128 831 sztuk</li> <li>Bilety ulgowe jednorazowe 6711</li> <li>Bilety miesięczne wszystkie 110 470</li> <li>Bilety miesięczne ulgowe 102 695 sztuk</li> </ul> <p>Zgodnie z powyższymi wynikami widać, że bilety długookresowe kupowane są głównie przez dzieci i młodzież uczącą się. Zdecydowana</p>	<p>Zastosowana metoda prognozowania</p> <p>Ocena na podstawie sprzedaży biletów w 2022 roku</p>	<p>Raporty sprzedażowe Operatora PKS Złocień</p>	<p>Hipotezy robocze</p> <p>Zakłada się, że obecnie głównymi pasażerami są uczniowie z uwagi na zdecydowaną przewagę biletów okresowych ulgowych względem biletów bez zniżki.</p> <p>Zakłada się, że pasażer posiadający bilet długookresowy podróżuje minimum 4 raz w tygodniu w dwóch kierunkach.</p> <p>Należy mieć na uwadze, że najbardziej cenionymi pasażerami są właśnie pasażerowie posiadający długookresowe bilety, ponieważ są to stali klienci przewozów autobusowych.</p>

Lp.	Zakres informacji	Opis			
		większość biletów jednorazowych to bilety bez ulgi, co oznacza, że kupowane są przez osoby dojeżdżające do pracy oraz w innych celach fakultatywnych. Popyt bez inwestycji zakłada się na podobnym poziomie z uwagi na brak nowych pojazdów oraz bazy technicznej, a co za tym idzie zakłada się realizację rozkładu jazdy na podobnym poziomie.			

#### 4.3.2. Scenariusz popytu z inwestycją

Lp.	Zakres informacji	Opis			
4.3.2.	Scenariusz popytu z inwestycją	Opis popytu bieżącego	Źródła danych		Hipotezy robocze
		Prognozy przyszłego popytu  Przyszły popyt szacuje się w głównej mierze na zwiększeniu sprzedaży liczby biletów długookresowych bez ulgi. Co oznacza zwiększenie liczby pasażerów w codziennych dojazdach do pracy. Popyt jest bezpośrednio związany z realizacją rozkładu jazdy dedykowanego dla osób pracujących. Przejazdy dla uczniów pozostaną bez zmian. Szacuje się, że sprzedaż biletów długookresowych bez ulgi wzrośnie o około 10%, czyli o około 780 biletów w roku.	Zastosowana metoda prognozowania  Szacunek zwiększenia sprzedanych biletów o minimum 10% względem roku bazowego 2022.	Źródła danych  Raporty sprzedażowe Operatora PKS Złocień	Hipotezy robocze  Szacuje się, że zwiększenie pracy przewozowej na liniach łączących główne miejscowości w Strefie Centralnej zwiększy udział podróży mieszkańców w codziennych dojazdach do pracy.

#### 4.3.3. Wnioski z analizy popytu

Lp.	Zakres informacji	Opis
4.3.3.	Wnioski z analizy popytu	Dzięki zakupowi nowych pojazdów oraz inwestycji w infrastrukturę oraz bazę dla Operatora, mieszkańcy zyskają lepszą ofertę w postaci atrakcyjnego rozkładu jazdy.

### 5. Analiza finansowa

Formularz do wypełnienia w formacie MS Excel

## 5.2. Identyfikacja projektu w kontekście generowania przez niego dochodu

Lp.	Zakres informacji	Opis
5.2.1	Identyfikacja projektu w kontekście generowania przez niego dochodu	Zdyskontowane przychody projektu są niższe niż zdyskontowane koszty – projekt nie generuje więc dochodu. Jest to sytuacja typowa przy projektach dot. publicznego transportu zbiorowego, w ramach, których stosowany jest mechanizm rekompensaty w oparciu o Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 oraz o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

## 5.9.2 Trwałość finansowa projektu

Lp.	Zakres informacji	Opis
5.9.2	Wnioski z analizy trwałości finansowej	Projekt charakteryzuje się zachowaniem trwałości finansowej, przy czym elementem gwarantującym przedmiotową trwałość jest mechanizm rekompensaty udzielanej dla z natury deficytowych usług publicznych, w tym realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego, dla których właściwym źródłem prawa w zakresie udzielania niepodlegającej notyfikacji dozwolonej pomocy publicznej w formie rekompensaty jest Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007.

## 5.10 Analiza finansowa projektów hybrydowych

Lp.	Zakres informacji	Opis
5.10	Uzasadnienie zastosowania podwyższonej stopy dyskontowej	Nie dotyczy.

## 6. Analiza kosztów i korzyści

Formularz do wypełnienia w formacie MS Excel

Opis tabel arkusza kalkulacyjnego

W celu ułatwienia zrozumienia przyjętych indywidualnych założeń, dokonanych obliczeń i interpretacji wyników należy wypełnić poniższe tabele.

Lp.	Opis założeń i obliczeń przyjętych do analizy finansowej i ekonomicznej
1	<p>Analizę finansową i ekonomiczną wykonano w cenach stałych wg modelu standardowego, tj. identyfikując całość inwestycji i efektów przez nią generowanych.</p> <p>Przyjęto stopę dyskontową dla analizy finansowej 4% i dla ekonomicznej 5%.</p> <p>Całość analiz przeprowadzono w kwotach po wyłączeniu odliczalnego podatku VAT, dla uwzględnienia pozostałych efektów w ramach analizy ekonomicznej dokonano stosownych korekt transferów fiskalnych (przyjęto wskaźniki korekty 0,83 dla nakładów związanych z infrastrukturą, 0,87 dla nakładów związanych z taborem oraz 0,78 dla przychodów i kosztów operacyjnych), dodatkowo oszacowano efekty zewnętrzne związane z monetyzacją pozytywnych i negatywnych efektów zewnętrznych dot. szacowanych długoterminowych zmian w modelu zachowań komunikacyjnych, w ramach których nastąpi wyłączenie części przewozów dokonywanych dotychczas pojazdami prywatnymi (samochody osobowe) oraz „przejęcie” tego ruchu przez komunikację publiczną, ostatnim z uwzględnionych efektów był szacunkowy zmonetyzowany efekt ekologiczny zastąpienia w ramach realizacji pracy przewozowej starego taboru (ON – normy EURO od II do VI wg specyfikacji wskazanej w pkt. 1.2.3) nowym – niskoemisyjnym i bezemisyjnym.</p>
2	<p>Nakłady inwestycyjne w okresie realizacji (do 2026 roku) przyjęto zgodnie ze wskazaniem i w wartościach podanych w pkt. 3.1.3</p> <p>W zakresie nakładów odtworzeniowych przyjęto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dla taboru elektrycznego w wys. 30% wartości początkowej po 8 latach (głównie dot. koniecznej po tym okresie wymiany baterii oraz uzupełniających nakładów na odtworzenie i odnowę pojazdów),</li> <li>- dla taboru gazowego w wys. 15% wartości początkowej po 8 latach (założono konieczność przeglądu generalnego i ewentualnego odtworzenia / modernizacji),</li> <li>- dla stacji ładowania przyjęto konieczność ich całkowitego odnowienia lub ponownego zakupu – założono wydatki w wys. 100% wartości początkowej),</li> </ul> <p>Stawkę amortyzacji przyjęto w wys.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7% dla taboru autobusowego,</li> <li>- 10% dla stacji ładowania pojazdów,</li> <li>- 2,5% dla infrastruktury,</li> </ul> <p>W zakresie nakładów odtworzeniowych przyjęto stawkę amortyzacji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dla taboru przyjęto uwzględnienie pełnej amortyzacji do końca normatywnego okresu pełnego umorzenia środków trwałych, do których będą zastosowane przedmiotowe nakłady – zgodnie z zasadami rachunkowymi i podatkowymi w tym zakresie,</li> <li>- dla stacji ładowania 10% - biorąc pod uwagę fakt, iż będzie to inwestycja w nowe środki trwałe,</li> </ul>
3	<p>W zakresie przychodów ze sprzedaży przyjęto założenie oparte o zapisy zawarte w pkt. 4.3.2 (poziom sprzedaży biletów wg osiągniętego w 2022 roku powiększony o 780 biletów) oraz w pkt. 2.2.1 (wzrost liczby korzystających z transportu publicznego o c.n. 30% do końca 20296 roku i tym samym odpowiedni wzrost sprzedanych biletów). W zakresie szacowanej ceny jednostkowej oparto się o dane uzyskane od PKS Złocieniec dot. przychodów z biletów osiągniętych w 2022 roku oraz poziomu dot. ilości biletów wg zestawień kwartalnych za 4 kwartały 2022 roku – w efekcie przyjęto szacunkowo uśredniony przychód ze statystycznego biletu (bez względu na jego formę) na ok. 20 zł.</p> <p>W odniesieniu do przychodów z tyt. rekompensaty przyjęto założenie dot. pokrywania w jej ramach kosztów netto, tj. zgodnie z definicją kosztów realizacji usługi PTZ po pomniejszeniu ich o wygenerowane przychody taryfowe i z uwzględnieniem rozsądnego zysku, który tutaj przyjęto na poziomie 0,5% narzutu na ww. koszty netto.</p> <p>Przychody z tyt. rekompensaty są uwzględniane jedynie w analizie trwałości, natomiast jako transfery publiczne o charakterze dotacji na pokrycie kosztów operacyjnych nie są brane pod uwagę w pozostałych aspektach analizy finansowej i ekonomicznej.</p>
4	<p>W zakresie kosztów operacyjnych przyjęto następujące założenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koszt paliwa CNG założono wg szacunkowego uśrednionego przebiegu w wys. 40 tys. km rocznie na autobus (przy 58 autobusach) przy zakładanym zużyciu gazu nieprzekraczającym 35 kg/100 km, co przy standardowo ujmowanym współczynniku 1,3 odpowiada ok. 45,5 m<sup>3</sup> CNG przy cenie przyjętej wg aktualnego poziomu, tj. 7,75 zł/m<sup>3</sup> netto,</li> <li>- koszt energii elektr. założono wg szacunkowego uśrednionego przebiegu w wys. 40 tys. km rocznie na autobus (przy 12 autobusach) przy zakładanym zużyciu en. elektr. nieprzekraczającym 80 kWh/100 km, co przy standardowo ujmowanym współczynniku przy cenie przyjętej wg aktualnego poziomu cen rynkowych w zakresie 1,5-2,5 zł/kWh, tj. na uśrednionym poziomie 2,00 zł/kWh netto,</li> <li>- usługi obce przyjęto wg uśrednionego poziomu przyjętego jako 500,00 zł na autobus elektryczny i 1.000,00 zł na autobus gazowy,</li> <li>- wynagrodzenia oparto o założenie zaangażowania 72 kierowców wraz rezerwą 25%, tj. kolejnych 18 kierowców dla utrzymania płynności i ciągłości pracy przewozowej, ponadto uwzględniono dodatkowych 18 pracowników na stanowiskach technicznych oraz w ramach obsługi adm. i organizacyjnej przewozów publicznych; w ramach stawki miesięcznej przyjęto średnie wynagrodzenie brutto dla woj. Zachodniopomorskiego z lutego 2023 roku (6.457,95 zł), które następnie poddano stosownej indeksacji rocznej w ramach zakładanego realnego (pозainflacyjnego) wzrostu poziomu wynagrodzeń,</li> </ul>



- w zakresie ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń przyjęto koszt pracodawcy w wys. dodatkowego 20,48% narzutu na wynagrodzenia brutto.

Lp.	Opis wyników analizy finansowej i ekonomicznej
1	<p>W celu określenia efektywności finansowej projektu wyliczono: FNPV/C i FRR/C.</p> <p>Uzyskano następujące wyniki:</p> <p>Finansowa zaktualizowana wartość netto z inwestycji (FNPV/C): - 231 652 280,14 zł</p> <p>Finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji (FRR/C): nieznaczalna.</p> <p>Projekt z punktu widzenia czysto finansowego nie jest opłacalny. Wskaźniki finansowe kształtują się poniżej wartości progowych (FNPV/C&lt;0). Jest to bardzo częsta sytuacja w sektorze transportu zbiorowego, który jest generalnie deficytowy, a jego opłacalność ujawnia się po uwzględnieniu efektów społecznych.</p>
2	<p>Analiza trwałości</p> <p>Wnioskodawca będzie dysponować środkami pieniężnymi wystarczającymi do wdrożenia i eksploatacji efektów projektu oraz do zarządzania aktywami i wykorzystania ich zgodnie z normami technicznymi i środowiskowymi. Warunkiem utrzymania efektu trwałości będzie oparcie refundacji kosztów PTZ niepokrytych przychodami operacyjnymi środkami transferowanymi w ramach mechanizmu rekompensaty za wykonaną pracę eksploatacyjną zależną od wykonanych wzkm i stawki jednostkowej indeksowanej co roku, w tym rekompensata winna być poddawana regularnym audytom okresowym, które zapewnią uniknięcie wystąpienia subsydiowania skrośnego oraz powstania nieuzasadnionych niedoborów lub nadwyżek w ramach rozliczeń z tyt. rekompensaty, zarówno w ujęciu ex ante, jak i podczas weryfikacji zamkniętych okresów realizacji usługi publicznej w ujęciu ex post. Jak wynika z tabel znajdujących się w arkuszu kalkulacyjnym, skumulowane przepływy pieniężne netto nie są ujemne w żadnym roku rozważanego horyzontu czasowego. Z przeprowadzonych analiz wynika, że trwałość projektu będzie zachowana w całym analizowanym okresie.</p>
3	<p>Analiza ekonomiczna</p> <p>Rezultatami analizy ekonomicznej są wskaźniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ENPV – 2.679.236,81 zł,</li> <li>- ERR – 5,33%,</li> <li>- B/C – 1,01.</li> </ul> <p>Dla projektu efektywnego wskaźnik ENPV powinien być wyższy od zera, natomiast ERR większy od przyjętej stopy dyskontowej, a B/C powyżej jedności.</p> <p>Projekt generuje szereg korzyści o charakterze niefinansowym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dostosowanie transportu publicznego do potrzeb mieszkańców;</li> <li>• dostosowanie taboru do wymogów unijnych norm środowiskowych i technicznych;</li> <li>• ochrona środowiska naturalnego ze szczególnym uwzględnieniem zmniejszonej emisji hałasu oraz substancji zanieczyszczających.</li> </ul>
..	

## 7. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym

### 7.1. Identyfikacja Wnioskodawcy i projektu na potrzeby dalszych wyliczeń

Lp.	Kwestie, do których należy się odnieść	Opis
7.1.1	Proszę wskazać podmiot pełniący rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego.	Organizatorem PTZ będzie Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej na obszarze swojego oddziaływania.

7.1.2	Proszę wskazać podmiot pełniący rolę operatora publicznego transportu zbiorowego, a także jego formę prawną oraz status (podmiot wewnętrzny/zewnętrzny).	Operatorem PTZ będzie PKS Złocieniec Sp. z o.o. (posiada status podmiotu wewnętrznego i aktualnie jest funkcjonującym operatorem PTZ na części obszaru funkcjonalnego objętego docelowym oddziaływaniem Związku Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej) oraz inne podmioty, które spełnią stosowne kryteria w tym zakresie.
7.1.3	Proszę wskazać sposób wyboru operatora.	Dla operatora „wiodącego” wskazane jest wykorzystanie mechanizmu powierzenia bezpośredniego, dla operatorów „uzupełniających” może być wykorzystany ten sam mechanizm lub tryb przetargowy.
7.1.4	Proszę wskazać formę powierzenia operatorowi świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym.	Jak wyżej.
7.1.5	Proszę wskazać (ewentualnie planowaną) datę podpisania umowy o świadczenie usług publicznych (w szerokim rozumieniu rozporządzenia 1370/07), a także okres, na jaki została zawarta.	Jak wyżej.
7.1.6	Proszę wskazać obszar, na jakim operator świadczy usługi w publicznym transporcie zbiorowym na podstawie ww. umowy.	Jak wyżej.
7.1.7	W przypadku gdy wnioskodawcą jest organizator, proszę wskazać, czy składniki majątkowe nabyte/zmodernizowane w ramach projektu zostaną przekazane operatorowi. Jeżeli tak – należy dodatkowo zamieścić opis dotyczący planowanej formy przekazania oraz okresu jego trwania, strony ponoszącej koszty amortyzacji oraz zapisów umowy o świadczenie usług publicznych (ze wskazaniem poszczególnych paragrafów) regulujących kwestię wpływu przekazania majątku na wysokość rekompensaty.	Do uzgodnienia – aktualnie rozpatrywany jest model udostępnienia operatorowi majątku dla celów realizacji publicznych usług powierzonych w ramach PTZ, bez przeniesienia własności majątku na operatora. Docelowo może nastąpić aport rzeczowy.
7.1.8	W przypadku gdy wnioskodawcą jest operator należy zamieścić opis dotyczący zapisów umowy o świadczenie usług publicznych (ze wskazaniem poszczególnych paragrafów) regulujących kwestie zasad ubiegania się przez niego o dofinansowanie składników majątkowych oraz wpływu pozyskania dofinansowania na wysokość rekompensaty.	Nie dotyczy.
7.1.9	Pozostałe założenia charakteryzujące Wnioskodawcę i projekt.	Jak wyżej.

## 7.2. Identyfikacja założeń wyliczania rekompensaty

Lp.	Kwestie, do których należy się odnieść	Opis
7.2.1	Czy Wnioskodawca może odzyskać podatek VAT związany z zakupem środków trwałych nabytych/zmodernizowanych w ramach projektu? Należy uzasadnić udzieloną odpowiedź.	Wg przekazanych założeń wystąpi pełna odliczalność podatku VAT od nakładów poniesionych na zakup taboru oraz na realizację infrastruktury technicznej w ramach realizacji bazy na terenie PKS Złocieniec oraz filii tej bazy w na terenie gm. Świdwin. Dla inwestycji dot. realizacji przystanków i węzłów przesiadkowych VAT nie będzie odliczalny.
7.2.2	Czy Wnioskodawca otrzymuje wpływy z biletów? Jeśli tak, proszę opisać, w jakiej wysokości lub proporcjach oraz na jakiej podstawie.	Aktualne przychody z biletów realizuje aktualnie działający Operator – PKS Złocieniec Sp. z o.o., realizujący usługę publiczną PTZ w ramach powierzenia (aktualnie umowy z Powiatem Drawskim oraz z 7-ma Gminami). Docelowo może pozostać aktualne rozwiązanie lub też emitentem biletów może zostać Związek Zachodniopomorskiej Strefy Centralnej, wówczas operator / operatorzy – może/mogą pełnić funkcję inkasenta środków z ich dalszym przekazaniem do Związku.
7.2.3	Czy Wnioskodawca uzyskuje wynagrodzenie z innych źródeł niż za świadczenie usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Jeśli tak, proszę wymienić ww. źródła oraz podać wysokość wynagrodzenia.	Nie dotyczy.
7.2.4	Czy horyzont czasowy przyjęty do analizy odpowiada okresowi obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych? Jeżeli nie, proszę wskazać, w jaki sposób Wnioskodawca zagwarantuje świadczenie usług w wymaganym okresie.	Horyzont czasowy zostanie ustalony ostatecznie w momencie zawierania umowy powierzenia.

7.2.5	Czy Wnioskodawca prowadzi również inną działalność przewozową lub pozaprzewozową?	Nie dotyczy.
7.2.6	Czy występują efekty sieciowe wynikające z podpisania umowy? Jeśli tak, proszę wskazać jakie i w jakiej wysokości.	Nie dotyczy.
7.2.7	Czy wyliczona rekompensata pozwala na osiągnięcie przez Wnioskodawcę zakładanego zwrotu z kapitału (zainwestowanego/własnego w zależności od podmiotu)?	Mechanizm zakładanej rekompensaty opisano w pkt. 3.4.2 oraz dodatkowo w pkt. 6 - opis założeń i obliczeń przyjętych do analizy finansowej i ekonomicznej, pkt 3.
7.2.8	Czy kalkulacja przepływów pieniężnych w całym okresie analizy potwierdza zakładany poziom zwrotu z kapitału?	Tak.
7.2.9	Czy rozsądny zysk z kapitału został przyjęty na poziomie 6% rocznie w ujęciu realnym? Jeśli nie, proszę opisać, z jakiego powodu, a także na jakich założeniach oparto ewentualne odchylenia.	Przyjęto poziom wskazany w pkt. 6 - opis założeń i obliczeń przyjętych do analizy finansowej i ekonomicznej, pkt 3.
7.2.10	Jaki jest poziom wyliczonej rekompensaty (jeśli rekompensata wykracza poza jeden rok, należy ją określić dla każdego roku wraz z wyszczególnieniem, jaki okres obejmuje podpisana przez Wnioskodawcę umowa o świadczenie usług publicznych)?	Jak wyżej.
7.2.11	Czy wyliczony za pomocą rekompensaty zysk przekracza rozsądny zysk? Jeśli tak, należy wskazać, o ile procentowo i jaką to stanowi wartość w złotych, a także w jaki sposób wpływa na obliczenia luki w finansowaniu.	Nie przekracza.
7.2.12	W jakim procencie zysk netto roku obrotowego jest zachowany w przedsiębiorstwie, zwiększając kapitał własny Wnioskodawcy?	Nie dotyczy.
7.2.13	Czy występują wypłaty dywidendy i/lub inne zmniejszenia zysku?	Nie dotyczy.
7.2.14	W jaki sposób zysk netto roku obrotowego jest reinwestowany w przedsiębiorstwie?	Nie dotyczy.
7.2.15	Czy pominięto wpływ rozliczeń z tytułu podatku VAT na pozycje bilansowe Wnioskodawcy? Jeśli nie, proszę wskazać dlaczego.	Przyjęto założenia wskazane w pkt. 6 - opis założeń i obliczeń przyjętych do analizy finansowej i ekonomicznej, pkt 1.
7.2.16	Czy analizę przeprowadzono w cenach stałych?	Tak
7.2.17	Czy wartość całkowitych wydatków kwalifikowalnych w projekcie przekracza kwotę 1 mln euro? Jeśli tak, to czy projekt generuje dochód w myśl art. 61 rozporządzenia 1303/2013?	Wartość projektu przekracza 1 mln EUR. Kwestie odnoszące się do spełnienia założeń projektu generującego dochód opisano w pkt. 5.2.1
7.2.18	Jeśli występuje wartość rezydualna w kalkulacji, to w jaki sposób ją skalkulowano?	Projekt generuje w zakresie podstawowych przepływów operacyjnych trwały deficyt, pokrywany w założeniu środkami w ramach transferów publicznych wykorzystując mechanizm rekompensaty w oparciu o Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007. Na obecnym etapie przyjęto założenie prezentacji wartości rezydualnej opartej o wartość nieumorzoną składników majątku nabytego w ramach nakładów inwestycyjnych oraz nakładów odtworzeniowych.
7.2.19	Czy wyliczona rekompensata uwzględnia dotację w wysokości odpowiadającej wnioskowi o dofinansowanie? Jeśli nie, proszę wskazać dlaczego.	Założenia dot. sposobu naliczenia i wys. rekompensaty opisano w pkt. 6 - opis założeń i obliczeń przyjętych do analizy finansowej i ekonomicznej, pkt 3.
7.2.20	Pozostałe założenia niezbędne do obliczenia rekompensaty.	Nie dotyczy.

