

Feasibility Study Report and Cost Benefit Analysis (to Major Project Application) for urban / regional public transport projects

expected to be co-financed under the Operational Programme Infrastructure and Environment, OP Eastern Poland Development and ROPs.

Project Executive Summary

This section should contain the most important and most vital information about the project, including as a minimum:

- (i) the localisation
- (ii) the type, nature and scope of the project, project main components (infrastructure, rolling stock, other), basic functional parameters,
- (iii) history of the project development (with key decisions made) and project planning,
- (iv) total cost of the project (see tables below)*.

	Project components costs			Total costs
	Infrastructure	Rolling stock	Other	
Total project costs without land acquisition (VAT excl.)				
Land acquisition		---		
Total net costs (VAT excl.)				
VAT				
Total project costs (VAT incl.)		---		
VAT (as eligible cost)				

* all costs in the Summary (only) should be presented in separate tables expressed in EUR and PLN exchange as well as with the exchange rate used. In the rest of the document in PLN only.

Rezultaty studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści (dla dużego projektu) dla projektów aglomeracyjnego transportu publicznego (i regionalnego)

przewidywanych do współfinansowania w ramach Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko, RPW oraz RPO.

Synteza Projektu

Ten rozdział powinien zawierać najważniejsze i najistotniejsze informacje na temat projektu, w tym określać co najmniej:

- (i) Lokalizację,
- (ii) rodzaj, charakter i zakres projektu, główne elementy projektu, (infrastruktura, tabor, inne) oraz jego podstawowe parametry funkcjonalne,
- (iii) historię rozwoju projektu (wraz z najważniejszymi decyzjami) oraz plan projektu,
- (iv) całkowity koszt projektu (zob. tabele poniżej)*.

	Koszty elementów projektu			Koszty całkowite
	Infrastruktura	Tabor	Inne	
Całkowite koszty projektu bez nabycia gruntu (bez VAT)				
Nabycie gruntów		---		
Całkowite koszty netto (bez VAT)				
VAT				
Całkowite koszty projektu (z VAT)		---		
VAT (jako koszt kwalifikowany)				

* wszystkie koszty przedstawione w syntezie powinny być przedstawione w oddzielnych tabelach w EUR i PLN z podaniem kursu wymiany. W pozostałej części dokumentu tylko w PLN.

Type	Project components		
	Infrastructure (km)	Rolling stock (Units)	Other * (specify)
Tram			
Bus			
Trolleybus	---		
Railway			
Other (i.e.: traffic control/management systems)			

Total project cost	Total eligible cost	Community contribution	Co-financing rate (project)
EUR/PLN not discounted			%

(v) economic and financial parameters (see table below),

Economic Indicators		Financial Indicators			
ENPV		FNPV/C		FNPV/K	
ERR		FRR/C		FRR/K	
BCR		BCR		BCR	
Co-financing rate					

- (vi) sensitivity analysis (with switching values)
- (vii) list of the main project risks in order of importance
- (viii) Procurement: list of contract packages and type of works

Rodzaj	Elementy projektu		
	Infrastruktura (km)	Tabor (jednostki)	Inne * (określić)
Tramwaj			
Autobus			
Trolejbus	---		
Kolej			
Inne (np. Systemy kontroli/zarządzania ruchem)			

Całkowite koszty projektu	Całkowite koszty kwalifikowane	Wkład wspólnotowy	Stopa współfinansowania (projekt)
EURO/PLN niezdykontowane			%

(v) parametry ekonomiczne i finansowe (zob. w tabeli poniżej)

Wskaźniki ekonomiczne		Wskaźniki finansowe			
ENPV		FNPV/C		FNPV/K	
ERR		FRR/C		FRR/K	
BCR		BCR		BCR	
Wskaźnik współfinansowania					

- (vii) analiza wrażliwości (z wartościami krytycznymi)
- (viii) lista głównych ryzyk projektu w kolejności ich ważności
- (ix) procedura przetargowa: lista podziału kontraktu na pakiety oraz typy prac

* Passenger terminal, stations/stops, Traffic Management System, Passenger Information System, Ticketing, Depot, Workshop, Sub-station, Other (to specify).

* Terminal pasażerski, stacje/przystanki, system zarządzania ruchem, system informacji dla pasażera system biletowy, zajezdnia, warsztat, podstacje, inne (określić)

1. SECTION I – Feasibility Study Results

1.1. Project information

- 1.1.1. Project beneficiary
Full name of the beneficiary and its legal status
- 1.1.2. Project location (maps in format A4 or A3)
Information about the project's geographical location within Poland (map), the region (map) and a town or agglomeration considered (map). Information about the nearby Natura 2000 sites
- 1.1.3. Current status
Brief information about the area under consideration and the condition of the existing infrastructure:
- (i) the supply: existing network / infrastructure technical parameters and condition, rolling stock technical parameters and condition, operation including the average travelling speed over the relevant section or route (for car, bus, tram)
 - (ii) the socio-economic background (population distributed by zones, employment, economic context, other traffic generating factors)
 - (iii) the demand with a traffic levels breakdown by traffic components: motives, periods -in peak time, off-peak time, daily, yearly-, modes (modal split), and geographic distribution (simplified O-D matrix)
 - (iv) the institutional framework - how the urban / regional public transport is organised: transport authority, operator (public or private? How an operator is selected: full monopoly or competition on selected lines/modes?), is there a public service contract (if not, how does the municipality transfers and determines operating compensations)?.

1. CZĘŚĆ I – Rezultaty studium wykonalności

1.1. Informacja o projekcie

- 1.1.1. Beneficjent projektu
Pełna nazwa beneficjenta i jego status prawny
- 1.1.2. Lokalizacja projektu (mapy w formacie A4 lub A3)
Informacje o położeniu geograficznym projektu w Polsce (mapa), regionie (mapa), mieście lub aglomeracji (mapa). Informacje o pobliskich obszarach NATURA 2000
- 1.1.3. Bieżący stan
Krótka informacja o rozpatrywanym obszarze i stanie istniejącej infrastruktury:
- (i) podaż: infrastruktury transportowej: parametry techniczne i stan istniejącej sieci / infrastruktury, parametry techniczne i stan taboru, eksploatacja w tym średnia prędkość podróży na danym odcinku lub trasie (samochodem, autobusem, tramwajem)
 - (ii) tło społeczno-ekonomiczne (liczba mieszkańców z podziałem na strefy, zatrudnienie, kontekst ekonomiczny, inne czynniki generujące ruch)
 - (iii) popyt (na infrastrukturę) z podziałem natężenia ruchu na następujące elementy: motywy podróży, okresy (godziny szczytu, godziny pozaszczytowe, dzień, rok), środki transportu (wedle podziału) i rozkład geograficzny (uproszczona macierz źródło-cel)
 - (iv) ramy instytucjonalne – w jaki sposób zorganizowany jest publiczny transport miejski/regionalny: zarząd transportu, operator (publiczny czy prywatny)? W jaki sposób dokonuje się wyboru operatora: pełny monopol czy konkurencja na wybranych liniach/w wybranych środkach transportu?), czy zawarto umowę na świadczenie usług publicznych (jeżeli nie, w jaki sposób władze miejskie

- (v) financial analysis – transport authority, operator(s), ticket structure for the user (incl. the average trip cost for the public transport vs. the car).

1.1.4. Project objectives

Projected traffic objectives and the benefits (quantified) gained from project implementation. Also a summary of product, outcome and impact indicators of the project.

1.1.5. Consistency with other projects.

1.2. Results of feasibility studies and other project studies/analysis (project history and development).

1.2.1. Traffic forecast for the transport corridor/network under consideration

It is mandatory to build or update a traffic model for the area under consideration.

Traffic forecast assumptions

Information on the assumptions underlying the traffic forecasts, including as a minimum:

- (i) Timeframe (period) of traffic analysis,
- (ii) Spatial (areal) range
- (iii) Up-to-date traffic survey of the area under consideration (forming the starting point of the forecast); all modes, motives, periods, project-impacted zones have to be considered,

dokonywają przekazywania i określania rekompensat operacyjnych)?

- (v) analiza finansowa – zarząd transportu, operator(rzy), struktura biletów dla użytkownika (łącznie ze średnim kosztem podróży środkami transportu publicznego w porównaniu do średnich kosztów podróży samochodem)

1.1.4. Cele projektu

Planowane cele i korzyści, jakie przyniesie realizacja inwestycji (związane z ruchem drogowym) ujęte ilościowo. Poza tym zestawienie wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania.

1.1.5 Spójność projektu z innymi projektami.

1.2. Rezultaty studiów wykonalności i innych studiów/opracowań dotyczących projektu (historia i rozwój projektu)

1.2.1. Prognoza natężenia ruchu dla rozpatrywanego korytarza/sieci transportowej

Należy obowiązkowo sporządzić lub uaktualnić model ruchu dla rozpatrywanego obszaru.

Założenia prognozy natężenia ruchu

Informacje na temat założeń leżących u podstaw prognoz natężenia ruchu, w tym co najmniej:

- (i) Harmonogram (okres) analizy ruchu,
- (ii) Zakres przestrzenny (obszarowy)
- (iii) Aktualne badanie ankietowe ruchu na rozpatrywanym obszarze (stanowiące punkt wyjścia prognozy); należy uwzględnić wszystkie środki transportu, motywy podróży, okresy oraz strefy na które projekt wywiera wpływ.

- (iv) current distribution of the traffic (detailed O-D matrix) by motive, period, mode
- (v) significant ratios:
 - mobility ratio (number of trips per day, distributed per mode) on the corridor / network under consideration
 - modal share
 - motorisation ratio (local),
 - average trip length,
- (vi) planned changes in the region / city structure (traffic generating elements: location of population), mobility, and motorisation – traffic distribution changes (demand side)
- (vii) average trip length and cost (in the network / corridor) in the public transport and car per km.
- (viii) changes in network development (supply side)

Traffic forecast

Traffic forecasts have to be conducted on the network/corridor under consideration including improvement(s) related with the project. If a traffic model for a region/city is less than 3 years old it is not necessary to do simulation from the very beginning but only to update traffic forecasts. Forecasted traffic level(s) should be breakdown for individual periods, modes and motives. It is important for the periods (e.g. 20-year periods) for which traffic forecasts are prepared to correlate them with the development of the public transport network, so that its impact on traffic forecasts in the transport corridor can be taken into consideration.

- (iv) bieżąca więźba ruchu (szczegółowa macierz źródło-cel) z podziałem na motyw, okres, środek transportu
- (v) znaczące wskaźniki:
 - wskaźnik mobilności (liczba podróży dziennie z podziałem na środek transportu) w rozpatrywanym korytarzu/ sieci
 - udział środka transportu
 - wskaźnik motoryzacji (lokalny),
 - średnia długość podróży,
- (vi) planowane zmiany w strukturze regionu / miasta (elementy generujące ruch: lokalizacja ludności), mobilności i motoryzacji - zmiany w dystrybucji ruchu (strona popytu)
- (vii) średnia długość i koszt podróży podróży (na sieci/korytarzu) transportu publicznego w porównaniu z długością i kosztem podróży samochodou osobowego na km.
- (viii) zmiany rozwoju sieci (strona podaży),

Prognoza natężenia ruchu

Prognozy natężenia ruchu należy wykonać w rozpatrywanej sieci/korytarzu; z uwzględnieniem usprawnień związanych z projektem. Jeżeli model natężenia ruchu został sporządzony nie dalej niż 3 lata temu, nie ma potrzeby przeprowadzania symulacji od samego początku, wystarczy zaktualizować prognozę. Prognozowany poziom(y) natężenia ruchu należy pokazać z podziałem na poszczególne okresy, środki transportu i motyw podróży. Ma to znaczenie dla okresów (np. 20-letnich), dla których prognozy natężenia ruchu mają być zależne od rozwoju sieci transportu publicznego, tak, aby można było uwzględnić jego wpływ na prognozy natężenia ruchu w danym korytarzu transportowym.

1.3. Identification of project components and options (including different transport solutions and components)

Information about **all** project components and options of components examined including as a minimum:

- (i) traffic parameters
- (ii) itinerary, choice of the corridor(s) and new alignment sections,
- (iii) technical specification, extent of reconstruction, etc,
- (iv) choice of the transport mode and basic technical parameters
- (v) traffic management improvement.

1.4. Technical and technological analysis of identified options and key project decisions

Information about the results of technical and location studies and other analysis examining the technical considerations underlying the choice of specific project options, together with a presentation of the results of previous studies.

Legal and environmental requirements examined and presentation of key decisions recommending further work on some options or the rejection of others.

1.5. List of the projects documentation

List covering earlier stages of the project preparation.

2. SECTION II – Cost Benefit Analysis

2.1. Macroeconomic context and sector growth forecast - information about macroeconomic assumptions including minimum:

- (i) both Polish and municipal / regional economy GDP growth,
- (ii) local GDP per inhabitant (present and forecasted),
- (iii) global traffic growth rate for different traffic categories for the whole of the period under consideration (an indicative forecast may be provided).

1.3. Identyfikacja elementów oraz opcji projektu (w tym różne elementy i rozwiązania dotyczące transportu)

Informacje o **wszystkich** elementach projektu i opcjach elementów wziętych pod uwagę, w tym co najmniej:

- (i) parametry ruchu,
- (ii) trasa, wybór korytarza i nowe przebiegi odcinków dróg,
- (iii) specyfikacja techniczna, zakres przebudowy itd.
- (iv) wybór środka transportu i podstawowe parametry techniczne,
- (v) usprawnieni zarządzania ruchem.

1.4. Analiza techniczna i technologiczna zidentyfikowanych opcji oraz główne decyzje dotyczące projektu

Informacje na temat wyników studiów technicznych i lokalizacyjnych oraz innych analiz dotyczących względów technicznych leżących u podstaw wyboru konkretnych wariantów (opcji) projektu wraz z podaniem wyników poprzednich studiów.

Zbadane wymogi prawne i środowiskowe oraz lista głównych decyzji zalecających dalszą pracę nad pewnymi wariantami lub odrzucenie innych.

1.5. Spis dokumentacji projektowej

Spis obejmujący wcześniejsze fazy i etapy przygotowania projektu.

2. CZĘŚĆ II – Analiza kosztów i korzyści

2.1. Kontekst makroekonomiczny i prognoza wzrostu sektora - informacje na temat założeń makroekonomicznych, w tym co najmniej:

- (i) wzrost PKB gospodarki krajowej i / regionalnej,
- (ii) lokalny PKB na mieszkańca (obecny i prognozowany),
- (iii) wskaźnik wzrostu natężenia ruchu dla różnych kategorii ruchu dla całego rozpatrywanego okresu (można przytoczyć prognozę orientacyjną).

2.2. Identification of the without the project scenario (reference option) and investment options (and sub-options) for the purpose of cost benefit analysis.

Information on legally and technically feasible options (Op) to be examined at the current stage of project development.

Up-to-date traffic forecasts for the without project option (reference scenario WPO) and for each investment option (Op 1 to Op n) have to be done in accordance with the requirements and procedures of Section 1.2. Traffic forecasts for each investment option must consider only the changes related with the investment option. Time for project preparation and execution for each option.

Implementation of the investment (in months)	Op 1	Op 2	Op 3	Op...
Duration of the preparation (including studies, design, permits, procurement, etc)				
Duration of the construction				

It is recommended that, for each investment option and the without project option (reference scenario), main components are presented according the following table:

2.2. Identyfikacja wariantu bezinwestycyjnego (opcji odniesienia) oraz wariantów (opcji) inwestycyjnych (wraz z pod-wariantami) dla potrzeb analizy kosztów i korzyści

Informacje dotyczące wariantów wykonalnych z prawnego i technicznego punktu widzenia (Op) na obecnym etapie rozwoju projektu.

Aktualne prognozy natężenia ruchu drogowego dla wariantu bezinwestycyjnego (opcji odniesienia WBI) i dla każdego wariantu inwestycyjnego (Op 1 – Op n) należy sporządzić zgodnie z wymogami i procedurami rozdziału 1.2. Prognozy natężenia ruchu dla każdego wariantu inwestycyjnego muszą uwzględniać tylko zmiany związane z danym wariantem. Czas niezbędny do przygotowania i zrealizowania projektu dla każdego wariantu.

Realizacja inwestycji [w miesiącach]	W 1	W 2	W 3	W n
Czas potrzebny na przygotowanie inwestycji (faza studyjna, projektowa, zezwolenia, przetargi, itd.)				
Czas realizacji inwestycji (prace budowlane)				

Zaleca się, dla każdego wariantu inwestycyjnego i bezinwestycyjnego (opcji odniesienia), przedstawienie głównych elementów w poniżej tabeli:

Type	Investment option project components			
	Op 1	Op 2	Op 3	Op n
Tramway				
Line (km)				
Rolling stock (units)				
Trolleybus				
Lanes (km)				
Catenaries (km)				
Rolling stock (units)				
Bus				
Bus Lane				
Rolling stock (units)				
Trains				
Line (km)				
Rolling stock (units)				
Depot				
Traffic management system				
Other				
(specify)				
(...)				
(specify)				

2.3. Cost assumption of all the identified options

Information about total, cost breakdown into main cost category, using the table below.

Rodzaj	Elementy wariantu (opcji) inwestycyjnego			
	W 1	W 2	W 3	W n
Tramwaj				
Linia (w km)				
Tabor (w jednostkach)				
Trolejbus				
Pasy ruchu (w km)				
Sieci trakcyjne (w km)				
Tabor (w jednostkach)				
Autobus				
Pasy dla autobusów				
Tabor (w jednostkach)				
Pociągi				
Linia (w km)				
Tabor (w jednostkach)				
Zajezdnia				
System zarządzania ruchem				
Inne				
(określić)				
(...)				
(określić)				

2.3. Prognoza kosztów dla wszystkich zidentyfikowanych wariantów (opcji)

Informacje o kosztach całkowitych, w rozbiciu na podstawowe kategorie (tabela poniżej).

Item No.	Investment cost category	Project investment options					
		Op1		Op2		Opn	
		net	gross	net	gross	net	gross
Rolling stock							
1	Buses						
2	Trams						
3	Undergrounds						
4						
Infrastructure							
5	Tracks / lanes						
6	Contact system						
7	Passenger terminals / stops						
8	Depots / workshops						
9	Environmental protection infrastructure						
10	Passenger traffic infrastructure						
Equipment							
11	Dispatch Systems						
12	Traffic Management Systems						
13	Passenger Information System						
14	Other (specify)						
Other							
15	Land acquisition						
16	Other (specify)						
17	Total investment costs						

In addition to the total investment cost, it is also recommended to present total maintenance costs of infrastructure (per km per year) and operating cost of public transport mode, i.e.: tram, trolleybus, bus, train (per veh-km,) and specify the underlying assumptions and the sources used in preparing the project cost estimate.

When presenting different investment options (including potential different rolling stock), replacement/lifetime of assets ought to be presented)

2.4. Socioeconomic analysis

This section should include the following information:

l.p	kategoria kosztów inwestycyjnych	Warianty inwestycyjne					
		W1		W2		Wn	
		netto	brutto	netto	brutto	netto	brutto
Tabor							
1	Autobusowy						
2	Tramwajowy						
3	Metra						
4						
Infrastruktura							
5	Torowisko / pasy ruch						
6	Sieć trakcyjna						
7	Terminale pasażerskie / przystanki						
8	Zajezdnie / warsztaty						
9	Infrastruktura ochrony środowiska						
10	Infrastruktura ruchu pasażerskiego						
Wyposażenie							
11	Systemy dyspozytorskie						
12	Systemy zarządzania ruchem						
13	Systemy informacji dla pasażerów						
14	Inne (określić)						
Pozostałe							
15	Wykup gruntu						
16	Inne (określić)						
17	Całkowite koszty inwestycyjne						

Oprócz całkowitych kosztów inwestycyjnych zaleca się podanie całkowitych kosztów utrzymania infrastruktury (na km na rok) i kosztów eksploatacji środków transportu publicznego, np. tramwajów, trolejbusów, autobusów, pociągów (w pojazdokilometrach) oraz określenie podstawowych założeń i źródeł wykorzystanych do sporządzenia wyceny kosztów projektu.

Przy przedstawianiu różnych wariantów (opcji) inwestycyjnych (w tym potencjalnie różnego taboru), należy wskazać okres życia/ wymiany aktywów. (taboru).

2.4. Analiza socjoekonomiczna

W tym rozdziale powinny znaleźć się następujące informacje:

2.4.1 Assumptions underlying analysis and input data:

- (i) The time scale – 25 includes years plus the project implementation period
- (ii) The discount rate used in the analysis (recommended 5%)
- (iii) The residual value of the investment project (infrastructure and rolling stock) at the end of the analysis period (different for each project component)
- (iv) Fiscal correction factor for investment costs:
 - Infrastructure – 0,84
 - buses – 0,82
 - trams, trolley-buses – 0,86
 - Operating costs – 0,72
- (v) Nett investment project value (all components corrected for VAT)
- (vi) Fiscal correction factor for each component (different for each component)
- (vii) Unit cost for all types of operating and maintenance costs (O&M) of infrastructure, public transport operator (tram, bus, trolleybus, train) and car (financial values)
- (viii) Unit cost for all types of economic costs for the whole time horizon of analysis and public transport vs. car:
 - VOC (Vehicle operating cost)
 - VOT (Value of Time)
 - accident,
 - environmental

2.4.2 Result and summary of the results of the analysis:

The calculated economic benefits should be presented in tabular and graphic form, both in value and in percentage terms, including all amounts in each economic cost category. The information may be presented in the form of the table below.

2.4.1 Podstawowe założenia analizy i dane wejściowe:

- (i) Czasokres analizy – 25 lat w tym okres realizacji projektu
- (i) Stopa dyskontowa wykorzystana w analizie (zalecana 5%)
- (ii) Wartość rezydualna projektu inwestycyjnego (infrastruktura i tabor) na koniec analizowanego okresu (różna w zależności od elementu projektu),
- (iii) Wartość projektu inwestycyjnego netto (wszystkie elementy z korektą VAT)
- (iv) Korekta o transfery fiskalne: nakłady inwestycyjne:
 - infrastruktura – 0,84
 - tabor autobusowy – 0,82
 - tabor tramwajowy, trolejbusowy – 0,86
 - Korekta kosztów operacyjnych – 0,72
- (v) Współczynnik korekty fiskalnej dla każdego elementu (różny w zależności od elementu),
- (vi) Koszty jednostkowe dla wszystkich rodzajów kosztów eksploatacji i utrzymania (EiU) infrastruktury, operatora transportu publicznego (tramwaje, autobusy, trolejbusy, pociągi) i samochodów (wartości finansowe),
- (vii) Koszty jednostkowe dla wszystkich rodzajów kosztów ekonomicznych przez cały okres analizy; transport publiczny w porównaniu z transportem samochodowym:
 - VOC – koszty eksploatacji pojazdów
 - VOT – koszty czasu
 - wypadki,
 - środowisko.

2.4.2 Wyniki i podsumowanie analizy:

Wyniki obliczeń korzyści ekonomicznych należy przedstawić w formie tabelarycznej i graficznej, podając wartości i wielkości procentowe, w tym wszelkie wartości w każdej kategorii kosztu ekonomicznego. Informacje te można przedstawić w formie poniższej tabeli.

Option	Total discounted economic benefits of the project [PLN]						
	VOT (existing passengers)	VOT (new passengers)	VOC (operator)	VOC (car users)	Accidents	Environment	Total
OP 1							
OP 2							
OP 3							
OP ...							

Option	Total discounted economic benefits of the project [%]						
	VOT (existing passengers)	VOT (new passengers)	VOC (operator)	VOC (car users)	Accidents	Environment	Total
OP 1							100 %
OP 2							100 %
OP 3							100 %
OP ...							100 %

In addition, following information should be provided:

For the WPO (reference case) option and each investment option clear information about the following elements has to be given:

- (i) level of passenger traffic in transport network/corridor of proposed project (together with capture ratio from competitive transport modes); in addition traffic forecast might be presented in vehicles/km and passengers/hr for the city network (for each investment option)
- (ii) average journey time (door to door) for public transport passenger and private car, average car traffic speed (km/h), average time saving per trip per day for passengers including these captured from other modes (h) in the first ten years after

Wariant (opcja)	Łączne zdyskontowane korzyści ekonomiczne projektu [w PLN]						
	Koszty czasu (obecni pasażerowie)	Koszty czasu (nowi pasażerowie)	Koszty eksploatacji pojazdów (operator)	Koszty eksploatacji pojazdów (użytkownicy samochodów)	Wypadki	Środowisko	Razem
W 1							
W 2							
W 3							
W n							

Wariant (opcja)	Łączne zdyskontowane korzyści ekonomiczne projektu (w procentach)						
	Koszty czasu (obecni pasażerowie)	Koszty czasu (nowi pasażerowie)	Koszty eksploatacji pojazdów (operator)	Koszty eksploatacji pojazdów (użytkownicy samochodów)	Wypadki	Środowisko	Razem
W 1							100 %
W 2							100 %
W 3							100 %
W n							100 %

Dodatkowo należy podać następujące informacje:

Dla każdego wariantu inwestycyjnego i bezinwestycyjnego (opcja odniesienia) należy podać przejrzyste informacje o następujących elementach:

- (i) poziom natężenia ruchu pasażerskiego w sieci/ korytarzu transportowym proponowanego projektu (łącznie ze współczynnikiem przejścia z konkurencyjnych środków transportu); dodatkowo prognozę ruchu można przedstawić w pojazdokilometrach oraz pasażerogodzinach dla sieci miejskiej (dla każdej opcji inwestycyjnej)
- (ii) średni czas podróży (od drzwi do drzwi) pasażera transportu publicznego i samochodu, średnia prędkość ruchu samochodów (w km/h), średnia dzienna oszczędność czasu

opening

- (iii) average accident reduction level (for investment scenarios) in the area of project influence in the third year after opening voluntary)
- (iv) impact on environment (savings in vehicle km)

Calculation of economic performance indicators and interpretation of results

The 3 basic economic performance indicators, ENPV, ERR, BCR must be calculated for each project option. Presentation of the results should be accompanied by their interpretation and an indication whether the proposed investment still remains effective from the socio-economic point of view. Components making the greatest contribution to the benefits generated by the project should be highlighted. All results of the socio-economic analysis for each investment option should be presented in a table (calculation process must be transparent and put in the attachment of the document).

2.5. Selection of project option and justification

A description of the selected investment option and detailed justification for the choice.

2.6. Selected option proposed for co-financing implementation schedule (i.e. Gantt chart)

Example of presentation of the information on the proposed selected option implementation schedule, broken down by implementation stages, either on a monthly or a quarterly basis as shown below.

na podróż na dzień dla pasażerów, w tym pasażerów przejętych z innych środków transportu (h) w pierwszych dziesięciu latach po oddaniu inwestycji do eksploatacji

- (iii) średni poziom redukcji wypadków (dla wariantów inwestycyjnych) w obszarze oddziaływania projektu w trzecim roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji (opcjonalnie)
- (iv) wpływ na środowisko (oszczędności w pojazdokilometrach)

Kalkulacja wskaźników wydajności ekonomicznej i interpretacja wyników

Kalkulacji 3 głównych wskaźników efektywności ekonomicznej – ENPV, ERR i BCR – należy dokonać dla każdego wariantu (opcji) projektu. Do prezentacji wyników należy dołączyć ich interpretację i wyjaśnienie, czy proponowana inwestycja pozostaje efektywna z socjoekonomicznego punktu widzenia. Kategorie korzyści o największym udziale w korzyściach generowanych przez projekt należy odpowiednio wyeksponować. Wszystkie wyniki analizy socjoekonomicznej dla poszczególnych wariantów inwestycyjnych należy przedstawić w tabeli (proces kalkulacji musi być przejrzysty i włączony do załącznika dokumentu).

2.5. Wybór wariantu (opcji) projektu i uzasadnienie

Opis wybranego wariantu (opcji) inwestycyjnego z przedstawieniem szczegółowego uzasadnienia wyboru.

2.6. Harmonogram realizacji wybranego wariantu (opcji) projektu proponowanego do współfinansowania (np. w postaci wykresu Gantta)

Przykładowa forma prezentacji informacji na temat proponowanego harmonogramu realizacji wybranego wariantu (opcji) projektu, z podziałem na etapy wdrożeniowe, w odstępach miesięcznych lub kwartalnych jak przedstawiono poniżej.

Activity	Preliminary implementation schedule (quarter/month)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Project feasibility study/studies and EIA										
2. Environmental and location decision										
3. Design										
4. Land acquisition										
5. Construction permissions										
6. Procurement of construction works										
7. Construction works										
8. Rolling stock										
9. Equipment (i.e.: traffic management)										
10. Operating										
11. Supervision										
12. Final report (grant closure)										

The above format of the presentation is recommended but the information on just the dates of activities is sufficient as well.

2.7. Financial assessment of chosen option proposed for co-financing

2.7.1. Financial profitability (transport authority perspective and project promoter/beneficiary perspective)

Assumptions underlying analysis and input data:

- (i) The time scale - 25 includes years plus the project implementation period
- (ii) The financial discount rate used in the analysis (recommended 8%)

Działanie	Wstępny harmonogram realizacji (kwartał/miesiąc)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Studium/studia wykonalności projektu oraz OOS										
2. Decyzja środowiskowa i lokalizacyjna										
3. Projekt										
4. Wykup gruntów										
5. Zezwolenia na budowę										
6. Zamówienie na prace budowlane										
7. Prace budowlane										
8. Tabor										
9. Sprzęt (np. do zarządzania ruchem)										
10. Eksploatacja										
11. Nadzór										
12. Sprawozdanie końcowe (zamknięcie procedury przyznawania grantu)										

Powyższa forma prezentacji jest zalecana, ale dopuszczalne jest przedstawienie w/w informacji z podaniem jedynie dat realizacji poszczególnych działań.

2.7. Ocena finansowa wybranego wariantu (opcji) proponowanego do współfinansowania

2.7.1. Opłacalność finansowa (z punktu widzenia zarządu transportu i z punktu widzenia promotora/beneficjenta projektu)

Podstawowe założenia analizy i dane wejściowe:

- (ii) Czasokres analizy – 25 lat w tym okres realizacji projektu
- (iii) Stopa dyskontowa wykorzystana w analizie (zalecana 8%)
- (iv) Wartość projektu inwestycyjnego netto (wszystkie elementy)

- (iii) Nett investment project value (all components) corrected for VAT
- (iv) The residual value of the investment project (infrastructure and rolling stock) at the end of the analysis period (different for each project component)
- (v) Gross investment project value (all components) corrected for VAT
- (vi) Unit cost for all types of operating and maintenance costs (O&M) of infrastructure and operator (bus/tram/trolleybus) and car
- (vii) Public transport ticket level projection with the reference to local public transport policy
- (viii) Revenue projection based on traffic level, forecast price (ticket level) and structure of tickets sales
- (ix) Forecasted level of compensation payments coming from municipality to transport authority/operator

Calculation of financial performance indicators and interpretation of results

The financial ratios, on the investment (FNPV/C, FRR/C) and on national capital (FNPV/K, FRR/K) must be calculated for the selected project option (in point 2.5). Presentation of the results should be accompanied by their interpretation and an indication whether the proposed investment option is financially viable.

All results of the financial analysis should be presented in a table (calculation process must be transparent and put in the attachment of the document).

2.7.3. Financial sustainability of the project

Information on the financial expenditure required to maintain the public transport infrastructure (including infrastructure and rolling stock

- z korektą VAT
- (v) Wartość rezydualna projektu inwestycyjnego (infrastruktura i tabor) na koniec analizowanego okresu (różna w zależności od elementu projektu),
- (vi) Wartość projektu inwestycyjnego brutto (wszystkie elementy) z korektą VAT
- (vii) Koszty jednostkowe dla wszystkich rodzajów kosztów eksploatacji i utrzymania (EiU) infrastruktury, operatora (tramwajów/ autobusów/ trolejbusów) oraz samochodów,
- (viii) Prognoza cen biletów w transporcie publicznym w kontekście lokalnej polityki transportu publicznego
- (ix) Prognoza przychodów w oparciu o natężenie ruchu, prognoza cen (w oparciu o poziom cen biletów) i struktura sprzedaży biletów
- (x) Przewidywany poziom rekompensat od władz miejskich dla operatora/ zarządu transportu

Kalkulacja wskaźników efektywności finansowej i interpretacja wyników

Wskaźniki finansowe, dotyczące inwestycji (FNPV/C, FRR/C) i kapitału krajowego (FNPV/K, FRR/K) należy obliczyć dla wybranego wariantu (opcji) projektu (w pkt. 2.5). Prezentacji wyników powinna towarzyszyć ich interpretacja i wskazówka, czy planowana inwestycja jest opłacalna finansowo.

Wszystkie wyniki analizy finansowej należy przedstawić w tabeli (proces kalkulacji musi być przejrzysty i włączony do załącznika dokumentu).

2.7.3. Stabilność finansowa projektu

Informacje na temat wydatków niezbędnych do utrzymania infrastruktury transportu publicznego (w tym utrzymania infrastruktury i taboru, systemów zarządzania ruchem i innych elementów projektu)

maintenance, traffic management systems and other project components) in proper working condition during the project's operating period. All costs need to be incorporated, including the minimum routine maintenance costs as well as renewal and rehabilitation (light and heavy maintenance) costs for each year of the project's life cycle. The recommended presentation format is shown below:

Cash flows	Year												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Cash outflows													
Infrastructure & Equipment													
Tram infra routine maintenance													
Tram infra heavy maintenance													
Bus/trolleybus lane infra routine maintenance (if dedicated)													
Bus/trolleybus lane infra heavy maintenance (if dedicated)													
Trolleybus Electric infra. routine maintenance													
Trolleybus Electric. infra heavy maintenance (trolleybus)													
Railway infra routine maintenance													
Railway infra heavy maintenance													
Traffic management systems													
Passenger Information System													
Ticketing													
Passenger stations/stops/ terminals													
Depots/Workshops													
Rolling stock													
Bus													
Tram													
Trolleybus													
Railway													
Other (to specify)													
TOTAL (cash outflows)													
Cash inflows													
Revenue (ticket selling)													
Compensations													
Other													
TOTAL (cash inflows)													

w odpowiednim stanie technicznym w czasie realizacji projektu. Należy uwzględnić wszystkie koszty, w tym minimalne koszty bieżącego utrzymania, a także koszty remontów (utrzymanie bieżące i remonty) dla każdego roku cyklu życia projektu. Zalecany format prezentacji przedstawiono poniżej:

Przeptywy pieniężne	Rok												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ujemne przepływy pieniężne													
Infrastruktura i sprzęt													
Utrzymanie bieżące tramwajów													
Remonty tramwajów													
Utrzymanie bieżące pasów dla autobusów/ trolejbusów (jeżeli takie wyznaczono)													
Remonty pasów dla autobusów/ trolejbusów (jeżeli takie wyznaczono)													
Utrzymanie bieżące trolejbusów													
Remonty trolejbusów													
Utrzymanie bieżące kolei													
Remonty kolei													
Systemy zarządzania ruchem													
System informacji dla pasażerów													
Bilety													
Stacje/przystanki/terminale dla pasażerów													
Zajezdnie/warsztaty													
Tabor													
Autobusy													
Tramwaje													
Trolejbusy													
Kolej													
Inne (określić)													
RAZEM (ujemne przepływy pieniężne)													
Dodatnie przepływy pieniężne													
Przychody (ze sprzedaży biletów)													
Rekompensaty													
Inne													
RAZEM (dodatnie przepływy pieniężne)													

NET CASH FLOWS																				
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

The assumptions underlying project financial sustainability analysis must include a clear indication of the unit costs per sq. m, per line-km and per veh.-km.

Financial sustainability of project should be calculated both from operator perspective and beneficiary perspective (if the project beneficiary is the same entity as operator, beneficiary's financial sustainability check is enough).

The chapter must be concluded with presentation of the level of necessary financial resources that have to be spent each year by municipality (compensation payments cash flow projection) and commitment that this level of financial contribution will be really transferred to transport authority or operator (preferably through municipality commitments or allocations from the City budget).

2.7.4. The beneficiary's financial status

Information on the beneficiary's current and future financial status, including as a minimum:

- (i) planned future investments,
- (ii) current debt (nominally), total debt to total revenue and annual debt service to total revenue ratio,
- (iii) current and future financial liabilities,
- (iv) available funds (free cash flow, debt service cover)
- (v) project financing structure,
- (vi) liquidity measures (current ratio),
- (vii) forecast of rolling stock maintenance and replacement expenditure.

2.7.5. Co-financing calculation

The way the co-financing rate is calculated consistent with the methodology contained in the Blue Book (and take into account

PRZEPIŁYWY PIENIĘŻNE NETTO																				
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Założenia leżące u podstaw analizy stabilności finansowej projektu muszą zawierać jasne wskazanie kosztów jednostkowych na 1 m², 1 km linii i jeden pojazdokilometr.

Kalkulacji stabilności finansowej projektu należy dokonać zarówno z punktu widzenia operatora, jak i punktu widzenia beneficjenta (jeżeli beneficjent projektu jest tym samym podmiotem co operator, wystarczy dokonać sprawdzenia stabilności finansowej beneficjenta).

Na koniec tego rozdziału należy przedstawić poziom niezbędnych środków finansowych, które władze miejskie muszą wydać co roku (prognoza przepływów pieniężnych z wypłat rekompensat) oraz zobowiązanie, że wkład finansowy na tym poziomie zostanie rzeczywiście przekazany zarządcy transportu lub operatorowi (najlepiej poprzez zobowiązania gmin lub odpowiednie zapisy w budżecia miasta).

2.7.4. Sytuacja finansowa beneficjenta

Informacje na temat bieżącej i przyszłej sytuacji finansowej beneficjenta, w tym przynajmniej:

- (i) inwestycje planowane w przyszłości,
- (ii) bieżące zadłużenie (nominalnie), wskaźniki: całkowitego zadłużenia do całkowitych przychodów oraz roczny poziom obsługi długu do rocznych przychodów,
- (iii) bieżące i przyszłe zobowiązania finansowe,
- (iv) dostępne środki, (wolna gotówka, wskaźnik pokrycia długu),
- (v) struktura finansowania projektu,
- (vi) poziom wydatków na utrzymanie i odnowę taboru.

2.7.5. Kalkulacja współfinansowania

Sposób obliczenia wysokości współfinansowania zgodny z metodyką zawartą w Niebieskiej Księdze (uwzględnić aspekty pomocy

aspects of state aid issues on a rolling stock purchase).

2.8. Project risk assessment

2.8.1. Sensitivity analysis

Sensitivity of economic performance indicators

It is recommended to carry out the sensitivity test as a minimum for the following key variables:

- | | | |
|-------|---|---------------|
| (i) | Passenger traffic | +/- 15% |
| (ii) | Investment costs | + 15%, + 25%, |
| (iii) | Unit cost of time (VOT of 1h) | +/- 15% |
| (iv) | Average trip cost (car + bus + tram - together) | +/- 15 % |
| (v) | Total: Passenger traffic -15 % and investment costs + 15 %, | |

In addition, switching values of the critical variables have to be presented

Percentage change of parameter [%] at which	ENVP = 0	
Passenger traffic		
Investment costs		
...		
...		

Sensitivity of financial performance indicators

It is recommended to carry out the sensitivity test as a minimum for the following key variables

- | | | |
|-------|---|-------------------|
| (i) | Revenue (total) | +/- 10%, +/- 20%, |
| (ii) | Revenue (compensation decrease) | - 25%, - 50%, |
| (iii) | Revenue (compensation excluded) | |
| (iv) | Investment costs | + 15%, + 25%, |
| (v) | Total: Revenue -15 % and investment costs + 10 %, | |

publicznej dla zakupu taboru).

2.8. Ocena ryzyka dotyczącego projektu

2.8.1. Analiza wrażliwości

Wrażliwość wskaźników efektywności ekonomicznej

Zaleca się przeprowadzenie analizy wrażliwości przynajmniej dla głównych zmiennych przedstawionych poniżej:

- | | | |
|-------|--|---------------|
| (i) | Ruch pasażerski | +/- 15% |
| (ii) | Koszty inwestycyjne | + 15%, + 25%, |
| (iii) | Jednostkowe koszty czasu (1 godzina) | +/- 15% |
| (iv) | Średni koszt podróży (samochód + autobus + tramwaj - łącznie) +/- 15 % | |
| (v) | Razem: ruch pasażerski -15 % i koszty inwestycyjne + 15 %, | |

Dodatkowo należy przedstawić wartości krytyczne dla głównych zmiennych:

Procentowa zmiana parametru [%] przy którym	ENVP = 0	
Ruch pasażerski		
Koszty inwestycyjne		
...		
...		

Wrażliwość wskaźników efektywności finansowej

Zaleca się przeprowadzenie analizy wrażliwości przynajmniej dla głównych zmiennych przedstawionych poniżej:

- | | | |
|-------|---|-------------------|
| (i) | Przychody (całkowite) | +/- 10%, +/- 20%, |
| (ii) | Przychody (zmniejszona rekompensata) | - 25%, - 50%, |
| (iii) | Przychody (bez rekompensaty) | |
| (iv) | Koszty inwestycyjne | + 15%, + 25%, |
| (v) | Razem: przychody – 15 % i koszty inwestycyjne + 10 %, | |

In addition, switching values of the critical variables have to be presented:

Percentage change of parameter [%] at which	FNPV = 0	
Ticket revenue		
Investment costs		
...		
...		

2.8.2. Risk analysis (qualitative, outline acceptable)

Information on project implementation risks. It is recommended to include descriptions of the following risks:

- (iv) Implementation time overrun caused by the public authority partners (delays in issuing administrative decisions, appointing the contractor or acquiring land),
- (v) time overrun caused by the private partners (failure to meet contractual deadlines, contractor withdrawal)
- (vi) cost increases affecting the amount of national contribution,
- (vii) market (more competition on a service market),
- (viii) political and institutional changes - sector regulations, breach of PSC, political interference, trade unions pressure, etc.,
- (ix) other risks (e.g. geological or archaeological with a potential impact on the project).

All variables tested in sensitivity analysis must be judged qualitatively in terms of potential probability of incurring in the future.

2.9. Impact on employment (during implementation and operation)

Dodatkowo należy przedstawić wartości krytyczne dla głównych zmiennych:

Procentowa zmiana parametru [%] przy którym	FNPV = 0	
Przychody z biletów		
Koszty inwestycyjne		
...		
...		

2.8.2. Analiza ryzyka (dopuszczalna jakościowa, opisowa)

Informacje na temat ryzyka realizacji projektu. Zaleca się przedstawienie opisu następujących rodzajów ryzyka:

- (i) przekroczenie terminu realizacji z przyczyn leżących po stronie partnerów z instytucji publicznej (opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych, wyznaczeniu wykonawcy lub wykupie gruntów),
- (ii) przekroczenie terminu z przyczyn leżących po stronie partnerów prywatnych (niedotrzymanie terminów umownych, wycofanie się wykonawcy),
- (iii) zwiększenie kosztów mające wpływ na kwotę wkładu krajowego,
- (iv) rynek (większa konkurencja na rynku usług),
- (v) zmiany polityczne i instytucjonalne – regulacje dotyczące sektora, naruszenie wymogów PSC, polityczne zaburzenia, naciski ze strony związków zawodowych itd.
- (vi) inne rodzaje ryzyka (np. o charakterze geologicznym lub archeologicznym, o potencjalnym oddziaływaniu na projekt).

Wszystkie zmienne badane w analizie wrażliwości należy oceniać jakościowo w zakresie potencjalnego prawdopodobieństwa wystąpienia w przyszłości.

2.9. Wpływ projektu na zatrudnienie (na etapie realizacji oraz eksploatacji)

Information about the number of new jobs to be created by the project during the implementation stage and the number of jobs which to be possibly created during its operation (preferably using the rules contained in the Blue Book) .

2.10. Financial plan procurement procedure

Information or brief summary of a financial plan of proposed project. Information how the project as a whole and each components will be implemented, what will be procurement procedure (i.e.: design phase and implementation separate or design and built, one main contractor for infrastructure and rolling stock or separate contractors for project components, etc.).

2.11. Cost table of chosen option (together with brief comments on the main cost elements)

Item	Cost category	Cost			Eligible costs
		Total	%	Per km (where poss.)	
I	Design & Supervision				
	- Preliminary & Engineering studies				
	- Design				
	- Supervision				
II	Land acquisition				
	- Land purchase				
	- Site preparation				
III	Infrastructure				
	Tram / Railway (tracks)				
	Tram / Railway (structures)				
	- Tunnels				
	- Bridges				
	- Flyovers & Underpasses				
	- Supporting walls				
	Tramline (electrification)				
	Bus/trolleybus lane				
	Trolleybus (electrification)				
	Passenger terminals/stops/stations				
	Depots				
IV	Rolling stock				
	Tram				

Informacje na temat liczby nowych miejsc pracy, które zostaną stworzone dzięki projektowi na etapie realizacji oraz liczba nowych miejsc pracy, które mogą ewentualnie zostać stworzone na etapie eksploatacji (najlepiej z wykorzystaniem zasad zawartych w Niebieskiej Księdze).

2.10. Plan finansowy, procedura przetargowa

Informacje lub krótkie streszczenie planu finansowego proponowanego projektu. Informacje o sposobie realizacji projektu jako całości i jego poszczególnych elementów, o rodzaju procedury przetargowej (np. oddzielne etapy projektowania i realizacji, czy na zasadzie „projektuj i buduj”, jeden główny wykonawca dla infrastruktury i taboru czy różni wykonawcy dla różnych elementów projektu).

2.11. Tabela kosztów wybranego wariantu (opcji) (wraz z komentarzem odnośnie głównych elementów wpływających na koszt projektu)

Poz.	Kategoria kosztów	Koszt			
		Razem	%	Na 1 km, (jeżeli możliwe)	Koszty kwalifikowane
I	Projektowanie i nadzór				
	- Studia wstępne i inżynieryjne				
	- Projektowanie				
	- Nadzór				
II	Wykup gruntów				
	- Zakup gruntów				
	- Przygotowanie terenu				
III	Infrastruktura				
	Tramwaj/ kolej (tory)				
	Tramwaj/ kolej (struktury)				
	- Tunele				
	- Mosty				
	- Wiadukty i przejścia podziemne				
	- Ściany nośne				
	Linia tramwajowa (elektryfikacja)				
	Pasy dla autobusów (trolejbusów)				
	Trolejbusy (elektryfikacja)				
	Stacje/przystanki/terminale dla pasażerów				
	Zajezdnie				
IV	Tabor				

	Bus (regular, articulated, etc)				
	Trolleybus				
	Train				
V	Equipment				
	Traffic management systems				
	Passenger Information System				
	Ticketing System				
	Other (specify)				
VI	Other project components				
VII	Miscellaneous (i.e. admin costs)				
VIII	Total investment costs (VAT excl.)				
IX	VAT				
X	Total investment cost (VAT incl.)				
XI	Contingency				
XII	- Technical contingencies				
XIII	- Price contingencies				
XIV	VAT on contingency provision				
XV	TOTAL				
XVI	Out of which environmental protection components				

Note:

The here above document must not be treated as a replacement of the feasibility study and shall be compiled for projects which feasibility has been acknowledged at the stage of earlier studies and analyses (where a potential project is subjected to analyses, not only to the economic - financial but above all technical, legislative, environmental ones, etc.). The core idea of the document is a presentation of fundamental, most essential and combined information about the project presented by a potential beneficiary for UE co-financing. In a situation when a beneficiary possesses earlier drafted feasibility studies and other analyses which confirm feasibility of the project, the update of information about the project is sufficient in a form of the mentioned document (mainly economic and financial information).

In a situation when a beneficiary prepares a feasibility study "from the scratch" and does not have any earlier studies, in place of accomplishing the final report (or synthesis) from a complete feasibility study, a preparation of the above document is allowed.

As a rule, the completed document should not be longer than 70-100 pages, and should contain essential information about the project.

The here above document may be applied for preparation of metro project (infrastructure and rolling stock) and regional rail project (rolling stock).

	Tramwaje				
	Autobusy (normalne, przegubowe itd.)				
	Trolejbusy				
	Pociągi				
V	Sprzęt				
	Systemy zarządzania ruchem				
	System informacji dla pasażerów				
	System sprzedaży biletów				
	Inne (określić)				
VI	Inne elementy projektu				
VII	Koszty różne (np. koszty administracyjne)				
VIII	Całkowite koszty inwestycyjne (bez VAT)				
IX	VAT				
X	Całkowity koszt inwestycyjny (z VAT)				
XI	Nieprzewidziane wydatki				
XII	- Nieprzewidziane wydatki techniczne				
XIII	- Nieprzewidziane wydatki związane z cenami				
XIV	VAT od rezerwy na nieprzewidziane wydatki				
XV	RAZEM				
XVI	W tym elementy związane z ochroną środowiska				

Uwaga:

Powyższy dokument nie zastępuje wykonania pełnego studium wykonalności i winien być opracowany dla projektów, których wykonalność została potwierdzona na etapie wcześniejszych studiów i analiz (gdzie potencjalny projekt jest poddawany analizom, nie tylko ekonomiczno-finansowym, ale przede wszystkim technicznym, prawnym, środowiskowym, etc). Istotą dokumentu jest prezentacja podstawowych, najważniejszych i zagregowanych informacji o projekcie przedstawianym przez potencjalnego beneficjenta do współfinansowania ze środków pomocowych UE. W sytuacji, gdy beneficjent posiada już wcześniej wykonane studia wykonalności oraz inne analizy, które stwierdzają wykonalność projektu wystarczająca jest aktualizacja informacji (głównie ekonomicznych i finansowych) o projekcie w formie w/w dokumentu. W sytuacji, kiedy beneficjent przygotowuje studium wykonalności „od zera” i nie posiada żadnych wcześniejszych opracowań, zamiast wykonywać syntezę z pełnego studium wykonalności, dopuszczalne jest sporządzenie w zamian w/w dokumentu.

Cały dokument zwyczajowo nie powinien przekroczyć 70-100 stron i przedstawiać podstawowe informacje o projekcie

Powyższy dokument może zostać przygotowany do przygotowania projektów budowy metra (w zakresie infrastruktury i taboru) oraz projektów kolei regionalnej (w zakresie taboru).

