

Załącznik A3. Wzór fiszki zgłoszeniowej dla projektów w ramach Strategii ZIT wspieranych w programie FENIKS 2021-2027

UWAGA: Należy obowiązkowo wypełnić wszystkie pola

1	Nazwa projektu	„Zintegrowany System Transportu Szynowego – etap IV”	
2	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Województwo: dolnośląskie Powiat: M. Wrocław Gmina: Wrocław	
3	Przewidywany okres realizacji projektu ¹	Data rozpoczęcia kwartał/rok	Data zakończenia kwartał/rok
		I kw. 2021	IV kw. 2027
4	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	274 600 000,00 PLN	
5	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	223 252 032,52 PLN	
6	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN ²	189 764 227,64 (85%)	
7	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawca – Gmina Wrocław Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. <ul style="list-style-type: none"> • Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. • MPK Sp. z o.o. 	
8	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Karolina Sobótka Wydział Zarządzania Funduszami	Tel. 71 777 76 78 karolina.sobotka@um.wroc.pl
9	Opis projektu ³	<p>Projekt składa się z 3 zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego we Wrocławiu • Budowy mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni (2022 – 2025) • Przebudowy węzła przystankowego Dubois-Drobnera. <p>Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego we Wrocławiu</p> <p>Trasa o długości ok. 1,7 km, która jest przedłużeniem trasy tramwajowej od obecnie funkcjonującej pętli Sępolno (mającej podlegać przebudowie) do nowoprojektowanej pętli Swojczyce.</p>	

¹ Jako datę rozpoczęcia realizacji projektu należy rozumieć podpisanie głównego kontraktu na roboty budowlane/dostawy/usługi. Datą zakończenia realizacji projektu jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie inwestycji/odbiór głównych dostaw/usług w ramach projektu.

² W przypadku projektów dotyczących transportu miejskiego zakładany maksymalny procentowy poziom dofinansowania wynosi 85%. Istnieje możliwość zmniejszenia maksymalnego poziomu dofinansowania w ramach dostępnej alokacji na Związek ZIT w zakresie transportu miejskiego w celu zwiększenia wolumenu projektów. Istnieje możliwość zwiększenia Szacunkowej kwoty dofinansowania w mln PLN do 85% wartości kosztów kwalifikowalnych projektu.

³ W przypadku transportu miejskiego należy opisać wynikające z projektu roboty, dostawy, usługi oraz inne niezbędne działania towarzyszące bezpośrednio/pośrednio związane z projektem.

		<p>Trasa znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455, którą wprowadza ruch do miasta od strony intensywnie rozbudowującej się gminy Czernica. Integracja tramwaju z koleją oraz parkingiem Park&Ride przy rewitalizowanej linii kolejowej 292 stworzy potencjalną ofertę przesiadkową w kierunku pl. Grunwaldzkiego dla mieszkańców nie tylko Swojczyc, ale także Strachocina, Wojnowa oraz mieszkańców miejscowości podmiejskich. W marcu 2021 ogłoszono przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla trasy tramwajowej, a w czerwcu 2021 wybrano Wykonawcę. Uzyskano decyzję środowiskową nr WOOŚ.420.51.2022.AMA.12 z dnia 24.10.2023 r.</p> <p>Integralnym elementem projektu jest budowa mostów Chrobrego, która jest niezbędna do realizacji całej trasy tramwajowej - most to integralny element całości przebudowywanego układu komunikacyjnego dający możliwość poprowadzenia trasy tramwajowej i umieszczenia torowiska na nowej przeprawie przez Odrę. Mosty Chrobrego realizowane są w trybie <i>Zaprojektuj i buduj</i> w latach 2021-2023 na podstawie decyzji środowiskowej WOOŚ.420.154.2018.BZ.13 z dnia 26.06.2019 r. oraz decyzji nr 2/2022 o zezwoleniu na realizację inwestycji z dnia 02.02.2022 r.</p> <p>Na odcinku niemostowym trasa tramwajowa prowadzona jest w korytarzu istniejącej ul. Swojczyckiej, która także, w niezbędnym zakresie - będzie wymagała przebudowy. Nie ma bowiem możliwości technicznych, żeby nową infrastrukturę tramwajową prowadzić wbrew przepisom technicznym dla dróg publicznych, które zmieniły się we wrześniu 2022.</p> <p>W ramach zadania projektowego oprócz wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusów będzie wykonany projekt przebudowy pętli Sępólno oraz budowy nowoprojektowanej pętli Swojczyce wraz z parkingiem P&R na 160 samochodów.</p> <p>Budowa mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni Zakres inwestycji obejmuje dobudowę drugiego toru tramwajowego na wysokości ul. Przyjaźni celem zwiększenia przepustowości tramwaju – długość odcinka 66m (długości odcinka prostego toru zapewniającego możliwość zatrzymania dwóch składów tramwajowych).</p> <p>Przebudowa węzła przystankowego Dubois –Drobnera Inwestycja przewiduje przebudowę torowiska o. 0,4 km wraz z przystankami komunikacji zbiorowej, jezdni i chodników oraz budowę lub przebudowę obustronnych dróg rowerowych. Przebudową objęte będą skrzyżowania ul. Drobnera z ul. Dubois, ul. Drobnera z ul. Łokietka oraz wszystkie wloty ulic bocznych na styku</p>
--	--	--

		<p>z ul. Drobnera na analizowanym odcinku: ul. Śrutowa, ul. Rydygiera.</p> <p>Obecnie funkcjonujące rozwiązanie, to substandardowy zespół przystanków tramwajowych i autobusowych o nienormatywnej szerokości - tym samym niewygodnym i niebezpiecznym dla pasażerów. Obecnie przystanki zlokalizowane są pomiędzy dwoma jezdniami. W takim przypadku poszerzenie przestrzeni przystankowej dla pasażerów i stworzenie miejsca do bezpiecznych i wygodnych przesiadek wymaga korekty geometrii jednej z jędn - bez tego nie można zaprojektować dobrego rozwiązania. Warto też podkreślić, że węzeł ten ma służyć przesiadkom na nowe linie tramwajowe, które prowadzone są po nowych torowiskach na ul. Popowickiej i na Nowy Dwór - także dofinansowanych w ramach perspektywy 2014-2020, a oddawanych do użytku w 2023 r.</p>
10	<p>Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt, ppkt) w strategii, z którym projekt jest zgodny)</p>	<p>Realizacja przedmiotowego projektu ze względu na swój zakres, charakter oraz cele wyznaczone do osiągnięcia stanowi odpowiedź nie tylko na wyzwania strategiczne w obszarze mobilności zdefiniowane w diagnozie <i>Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021 – 2027</i>, ale także wpisuje się w jej cele oraz kierunki działań.</p> <p>a) Zgodność projektu z Diagnozą ZIT WrOF</p> <p>W części II Synteza diagnozy strategicznej obszaru WrOF, w opisie analizy mobilności wskazano, że dostępność spójnej sieci komunikacyjnej, zapewniającej zrównoważoną mobilność, jest jednym z czynników wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy obszaru ZIT, przyczyniając się do rozwoju i wzmacniania powiązań między gminami. Nadmienić należy, że pomimo dostępności komunikacyjnej obszaru (z uwagi na obecność wielu systemów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego i rowerowego) nadal występuje problem niedostatecznego poziomu skomunikowania wewnątrz gmin WrOF.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że realizacja przedmiotowej inwestycji poprzez budowę nowej trasy tramwajowej przyczyni się do ograniczenia skali problemu, jakim jest niedostateczny poziom skomunikowania obszaru WrOF.</p> <p>b) Zgodność z wyzwaniami strategicznymi zdefiniowanymi w Diagnozie</p> <p>Jednym z kluczowych wyzwań strategicznych zdefiniowanych w Diagnozie Strategii jest rozwój transportu zbiorowego oraz jego integracja systemowa w ramach obszaru funkcjonalnego. Realizacja przedmiotowego projektu bez wątplenia stanowi odpowiedź na to wyzwanie.</p> <p>Nowo wybudowane odcinki tras pozwolą na utworzenie spójnego systemu transportu szynowego, który w</p>

	<p>połączeniu z obiektami P&R, a także bliskości m.in. z przystankami kolejowymi pozwoli na integrację systemową transportu na obszarze WrOF.</p> <p>Nowo wybudowana trasa na Swojczyce znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455, którą wprowadza ruch do miasta od strony intensywnie rozbudowującej się gminy Czernica. Integracja tramwaju z koleją oraz parkingiem Park&Ride przy rewitalizowanej linii kolejowej 292 stworzy potencjalną ofertę przesiadkową w kierunku pl. Grunwaldzkiego dla mieszkańców nie tylko Swojczyc, ale także Strachocina, Wojnowa oraz mieszkańców miejscowości podmiejskich leżących na obszarze ZIT WrOF.</p> <p>c) Zgodność projektu z celami strategicznymi, priorytetami i kierunkami działania Strategii</p> <p>Realizacja inwestycji związana z budową nowej trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce, budową Mostów Chrobrego oraz przebudową węzła komunikacyjnego Dubois-Drobnera i mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni, wspiera implementację celu strategicznego nr 3, jakim jest ochrona środowiska naturalnego i adaptacja WrOF do zmian klimatu.</p> <p>Projekt wpisuje się bezpośrednio w założenia Priorytetu 13 Zrównoważona mobilność, Kierunek 13.1 Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się. Zarówno Priorytet, jak i realizacja projektu skupiają się na działaniach związanych z poprawą mobilności i integracją transportową na terenie Wrocławia i WrOF, poprawą komfortu pasażerów komunikacji zbiorowej przy jednoczesnym ograniczeniu szkodliwego działania transportu na środowisko naturalne. Wszystkie te działania sprawią, iż podróżowanie komunikacją zbiorową staną się atrakcyjną alternatywą dla indywidualnych podróży samochodowych na obszarze WrOF.</p> <p>d) Zgodność projektu z wiązką projektów zidentyfikowanych w Strategii</p> <p>Projekt pn. „Zintegrowany System Transportu Szynowego – etap IV” został wpisany na listę podstawową projektów przewidzianych do współfinansowania ze środków Programu FEInKS 2021 – 2027.</p> <p>Projekt jest elementem wiązki projektów 3: Rozwój zrównoważonego systemu transportowego na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez budowę, rozbudowę i przebudowę infrastruktury transportowej oraz rozwój zintegrowanego systemu zarządzania ruchem ITS.</p>
--	---

		<p>Budowa nowych tras tramwajowych wraz z infrastrukturą tj. parkingami P&R m.in. rejonie planowanego przystanku kolejowego, zapewni przewagę konkurencyjną transportu publicznego nad indywidualnym transportem samochodowym. Utworzenie nowych tras wraz z węzłami przesiadkowymi wpisują się w działania obniżenia niskiej emisji oraz aglomeracyjnymi problemami komunikacyjnymi.</p> <p>Projekt ma wpływ na więcej niż jedną gminę we WroF, ponieważ trasa przyczynia się do odciążenia dróg od indywidualnego ruchu samochodowego umożliwiając mieszkańcom Wrocławia oraz gmin ościennych pozostawienie samochodów na dedykowanych P&R na obrzeżach Wrocławia oraz kontynuację podróży komunikacją zbiorową.</p> <p>e) Zgodność projektu z Planem Zrównoważonej Mobilności Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego Przedmiotowy projekt w bezpośredni sposób odpowiada na wyzwania i cele zwarte w PZM MOFW, który integruje wszystkie działania dotyczące mobilności na terenie MOFW.</p> <p>Realizacja inwestycji związana z budową nowej trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce, budową Mostów Chrobrego oraz przebudową węzła komunikacyjnego Dubois-Drobnera i mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni, wpisuje się w Cel nadrzędny PZM MOFW tj. Poprawa dostępności transportowej. Ponadto jest ujęta w Celu szczegółowym 2: Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW, gdzie jednym z pakietów działań o wysokim priorytecie realizacji jest „Integracja transportu publicznego”.</p> <p>W Rekomendacjach dla Miasta rdzenia (Wrocław) ujęto rozszerzenie zasięgu obsługi szynowej – wydłużanie sieci tras tramwajowych. W PZM MOFW wskazano, że kluczowym aspektem są działania prowadzące do zintegrowania transportu szynowego na obszarze MOFW z innymi podsystemami transportowymi. Kręgosłupem transportu publicznego w MOFW powinny być połączenia szynowe, tj. kolejowe w przypadku połączeń o charakterze lokalnym oraz tramwajowe w przypadku Wrocławia wydłużone do granic miasta.</p>
11	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwym priorytetem programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 ⁴	Podstawowym celem wsparcia określonym w Programie FEnKS 2021 – 2027, w Priorytecie III: Transport miejski, Celu szczegółowym 2.8: <i>Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej</i> będzie dążenie do stworzenia warunków

⁴ Opis , w jaki sposób i w jakim stopniu projekt przyczyni się do realizacji założonych celów szczegółowych

	<p>dla zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób ze szczególnymi potrzebami).</p> <p>Cel ten będzie możliwy do osiągnięcia m.in. dzięki realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury szynowej publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedmiotowy projekt pn. „Zintegrowany System Transportu Szynowego – etap IV” wpisuje się w założenia programu FEnIKS 2021 – 2027. Jest on nie tylko zgodny z we wskazanym typem projektu (wsparcie infrastruktury szynowej publicznego transportu zbiorowego), ale także przyczyni się do realizacji ww. założeń zdefiniowanych w ramach Priorytetu III, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczenia szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne, • poprawy dostępności komunikacyjnej, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami na zasadzie równości z innymi użytkownikami, • podniesienia jakości życia mieszkańców, poprzez podejście zorientowane na możliwości, • podniesienia świadomości środowiskowej społeczeństwa. <p>Zgodność realizacji projektu z Programem FEnIKS 2021 – 2027 będzie przejawiać się również w aspekcie osiągnięcia wskaźników wyznaczonych w ramach Priorytetu. rzeczowy projekt przyczyni się bowiem do osiągnięcia docelowej wartości następujących wskaźników wskazanych w ramach Programu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Długość wybudowanych linii tramwajowych – 2,1 km • Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” – 1 szt. • Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” – 7 szt. • Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride” – 60 szt. • Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra - 771 429 użytkowników/rok • Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” - 18 144
--	---

			Efektem zarówno realizacji projektu, jaki i działań zaplanowanych w ramach Priorytetu będzie sprawnie funkcjonujący, bezemisyjny system transportu zbiorowego.	
12	Wskaźnik - nazwa ⁵	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Wskaźniki produktu Rok osiągnięcia - 2027			
1	Długość wybudowanych linii tramwajowych	km	0	2,1
2	Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	Szt.	0	1
3	Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach „parkuj i jedź”	Szt.	0	7
4	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride”	Szt.	0	60
Wskaźniki rezultatu Rok osiągnięcia - 2028				
1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	Użytkownicy/ rok	0	771 429
2	Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach „parkuj i jedź”	Szt.	0	18 144

Wrocław, 06.12.2023 r.

Podpis Wnioskodawcy:

GMINA WROCLAW

Z up. Prezydenta

⁵ Zakładane efekty projektu wyrażone wskaźnikami - powiązane ze wskaźnikami na poziomie celu szczegółowego właściwego priorytetu/działania programu FEnIKS 2021-2027.

**Kierownik Działu Projektów Infrastrukturalnych
Wydział Zarządzania Funduszami
Urząd Miejski Wrocławia**