



ZAŁĄCZNIK 3

DO STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH
W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM POZNANIA

**FISZKI PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH DO STRATEGII ZIT
FINANSOWANYCH Z POIIS W TRYBIE POZAKONKURSOWYM**

Poznań, wrzesień 2016

**Projekty komplementarne Strategii ZIT w MOF Poznania w zakresie transportu miejskiego (PI4v)
przewidziane do dofinansowania ze środków PO IiŚ (przyznany limit 88 635 221 €)**

LISTA	nr na liście	wniosko dawca	opis projektu	planowany okres realizacji projektu	kwota dotacji PLN	kwota dotacji narastająco PLN	kwota dotacji €	kwota dotacji narastająco €
podstawowa	P1	Poznań	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap I od pętli Wilczak do Naramowic	III kw. 2016 IV kw. 2020	109 010 000	109 010 000	25 756 072	25 756 072
	P2	Poznań	Program Centrum – etap I – przebudowa tras tramwajowych wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicach: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 grudnia, PL. Wolności, Towarowa.	I kw. 2016 III kw. 2020	45 420 000	154 430 000	10 731 500	36 487 572
	P3	MPK Poznań	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego - etap I	IV kw. 2016 II kw. 2019	50 000 000	204 430 000	11 813 628	48 301 200
	P4	Poznań	Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze	II kw. 2015 IV kw. 2019	57 000 000	261 430 000	13 467 536	61 768 736
	P5	Poznań	Program Centrum – etap II – budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicy Ratajczaka	III kw. 2016 III kw. 2022	59 040 000	320 470 000	13 949 532	75 718 269
	P6	Poznań	Przebudowa torowisk w ulicach: Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 roku	II kw. 2016 IV kw. 2020	27 250 000	347 720 000	6 438 427	82 156 696
	P7	Poznań	Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Dąbrowskiego	IV kw. 2014 IV kw. 2018	27 250 000	374 970 000	6 438 427	88 595 123
rezerwowa	R1	Kleszczewo	Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru wraz z zakupem 8 autobusów	I kw. 2017 IV kw. 2019	9 225 000	384 195 000	2 179 614	90 774 738
	R2	Tarnowo Podgórne	Rozbudowa bazy warsztatowej, niskoemisyjne autobusy dla gminnej komunikacji oraz system przystankowej informacji pasażerskiej	I kw. 2019 III kw 2020	4 900 000	389 095 000	1 157 736	91 932 473
	R3	TRANSLUB Luboń	Budowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru oraz zakup taboru autobusowego	III kw. 2018 I kw. 2022	14 625 000	403 720 000	3 455 486	95 387 960
	R4	TRANSKOM Koziegłowy	Zakup tabotu autobusowego i modernizacja bazy warsztatowej	II kw. 2018 IV kw. 2019	2 100 000	405 820 000	496 172	95 884 132
	R5	Oborniki	Organizacja komunikacji miejskiej oraz rozbudowa infrastruktury transportu publicznego	I kw. 2019 IV kw. 2020	4 500 000	410 320 000	1 063 227	96 947 358

	R6	Kórnik	Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej oraz zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego (6 sztuk) dla Miasta i Gminy Kórnik	I kw. 2017 I kw. 2018	4 450 000	414 770 000	1 051 413	97 998 771
	R7	Pobiedziska	Infrastruktura służąca obsłudze transportu publicznego i pasażerów, zorganizowane miejsca parkingowe, zatoki przystankowe i miejsca przesiadkowe	I kw. 2018 II kw. 2019	375 000	415 145 000	88 602	98 087 374
	R8	Rokietnica	Ekologiczny transport publiczny w gminie Rokietnica: budowa zajezdni autobusowej z wymianą taboru	II kw. 2017 II kw. 2019	7 125 000	422 270 000	1 683 442	99 770 816
	R9	Suchy Las	Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego	I kw. 2016 IV kw. 2017	3 750 000	426 020 000	886 022	100 656 838
	R10	Swarzędz	Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego oraz zakup nowego taboru w ramach integracji systemu transportu publicznego Miasta i Gminy Swarzędz z Poznańską Koleją Metropolitalną	III kw. 2019 II kw. 2020	3 970 000	429 990 000	938 002	101 594 840
	R11	Komorniki	Zakup 6 fabrycznie nowych niskoemisyjnych niskopodłogowych autobusów miejskich oraz budowa hali serwisowo-diagnostycznej dla napraw autobusów nowej generacji	IV kw. 2016 III kw. 2019	5 250 000	435 240 000	1 240 431	102 835 271
	R12	Oborniki	Poprawa standardu funkcjonowania transportu publicznego w gminie Oborniki	II kw. 2019 IV kw. 2020	262 000	435 502 000	61 903	102 897 174
	R13	Kleszczewo	Budowa centrum przesiadkowego służącego obsłudze zbiorowego transportu publicznego	II kw. 2018 IV kw. 2019	262 000	435 764 000	61 903	102 959 078
	R14	Poznań	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap II od pętli Wilczak do skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego	IV kw. 2019 IV kw. 2021	175 000 000	610 764 000	41 347 699	144 306 776
	R15	MPK Poznań	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego – etap II	II kw. 2018 IV kw. 2019	50 000 000	660 764 000	11 813 628	156 120 404
	R16	Poznań	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi	II kw. 2017 IV kw. 2020	30 000 000	690 764 000	7 088 177	163 208 581
	R17	Mosina	Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina	II kw. 2019 II kw. 2020	3 900 000	694 664 000	921 463	164 130 044

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego** wspieranego ze
środków PO IiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap I od pętli Wilczak do Naramowic	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa Pozycja nr 1	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok III kw. 2016	data zakończenia kwartał/rok IV kw. 2020
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Beneficjent planuje złożenie wniosku o dofinansowanie wraz z niezbędnymi załącznikami w IV kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	240 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	195,12 mln PLN	
8.	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN	109,01 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	PI 4.v. Zakres projektu obejmuje budowę nowej trasy tramwajowej na Naramowice wraz z pętlą na Naramowicach oraz niezbędną infrastrukturą transportu publicznego służącą obsłudze pasażerów. Trasa będzie przebiegać od istniejącej pętli Wilczak do Naramowic wraz z przejściem pod torami kolejowymi tzw. towarowej obwodnicy Poznania. Budowa nowej infrastruktury uwzględnia także budowę wiaduktu tramwajowego nad ulicą Lechicką (DK 92). Budowa trasy tramwajowej na omawianym odcinku umożliwi połączenie najbardziej na północ położonej dzielnicy Poznania ze ścisłym jego centrum. Zakłada się wybudowanie około 3,7 km trasy. Dzielnica Naramowice jest najdynamiczniej rozwijającym się pod względem zabudowy mieszkalnej obszarem w Poznaniu. Zgodnie z danymi na rok 2010 zamieszkiwana była przez 20 000 mieszkańców a przed końcem obecnej dekady ich liczba ulegnie prawdopodobnie podwojeniu. Aktualnie komunikacja pomiędzy Naramowicami, a centrum miasta odbywa się wzdłuż jednojezdniowej ulicy Naramowickiej, określonej w raporcie Deloitte za najwolniejszą ulicę na terenie kraju (średnia prędkość 2,3 kilometra na godzinę). Z uwagi na brak wydzielonych pasów ruchu dla miejskich autobusów, funkcjonująca na tym obszarze komunikacja publiczna nie stanowi aktualnie żadnej alternatywy dla mieszkańców Naramowic. Dodatkowy problem stanowi pobliskie skrzyżowanie ulicy Naramowickiej ze znajdującą się w ciągu DK 92 ulicą Lechicką, główną arterią ruchu tranzytowego na osi wschód – zachód i jedyną alternatywą dla autostrady A2 (w sieci TEN-T).	

		Z uwagi na niezadowalający stan sieci drogowej w tym rejonie oraz specyficzny charakter północnej części miasta (ruch pasażerski głównie wzdłuż osi północ – południe natomiast tranzytowy wschód – zachód) analizowane warianty komunikacyjne dla tego obszaru wskazują, że projektowana trasa tramwajowa na Naramowice powinna mieć na możliwie jak najdłuższym odcinku charakter bezkolizyjny. System transportu publicznego pomiędzy centrum Poznania a dzielnicą Naramowice stanowić będzie istotną alternatywę dla komunikacji samochodowej. Realizacja projektu umożliwi integrację transportu miejskiego z podmiejskim w szczególności z miejscowości Biedrusko, Bolechowo, Owińska. Cele projektu jakim jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych przyczyni się do poprawy realizacji następujących efektów: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej. Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb ruchu metropolitalnego (ZIT) - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Budowa węzła drogowego Naramowicka w ciągu DK 92 oraz z projektem planowanym w ramach POIS oraz WRPO 2014+ dotyczącym zakupu taboru tramwajowego. Beneficjent zakłada ewentualne rozszerzenie zakresu rzeczowego projektu o etap II obejmujący budowę trasy tramwajowej od pętli Wilczak do ulicy Estkowskiego. Obecnie trwają badania techniczne celem określenia wykonalności etapu II.
--	--	---

11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	W opracowaniu koncepcja budowy trasy tramwajowej. Planowane zakończenie prac koncepcyjnych i rozpoczęcie działań projektowych II kw. 2015 r. Zakończenie prac projektowych przewidywane jest na IV kw. 2016 r.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r.. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z celami osi priorytetowej VI: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, a w szczególności z celem tej osi priorytetowej dotyczącym większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Priorytet inwestycyjny 4v. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze najgęściej zaludnionej, północnej części Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym m.in. na zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży środkami transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania. Przedsięwzięcie to jest dedykowane przede wszystkim do następującej grupy odbiorców: - mieszkańców powiatów i gmin województwa wielkopolskiego wjeżdżających do Poznania od strony zachodniej oraz mieszkańców aglomeracji poznańskiej, - kierowców samochodów osobowych i pasażerów komunikacji publicznej północnej części Poznania. Realizacja inwestycji pozwoli również na przesiadkę z autobusów linii regionalnych i podmiejskich do tramwajów wjeżdżających do centrum, po wybudowanej trasie w ulicy Naramowickiej, zwiększenie udziału podróżujących komunikacją miejską mieszkańców osiedli w północnej części Poznania, w tym podróży wykonywanych rowerem z przesiadką na tramwaj lub autobus; poprawę standardu usług komunikacji zbiorowej (w tym istotne przyspieszenie jej ruchu), uczynienie jej konkurencyjną w stosunku do komunikacji indywidualnej oraz substytucyjną wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu. Realizacja projektu, którego efektem jest ograniczenie zjawiska kongestii wpłynie na zwiększenie atrakcyjności obszarów istniejących w obrębie dzielnicy Naramowice. Rozładowanie narastających korków samochodów stojących na skrzyżowaniach, ograniczenie poziomu emisji

		szkodliwych substancji do atmosfery, wyeliminowanie narastającego hałasu wywołanego przez ruch samochodowy, przyczyni się do poprawy warunków życia, zdrowia mieszkańców Poznania. Dzięki temu, komunikacja publiczna stanie się bardziej atrakcyjnym środkiem lokomocji dla potencjalnych pasażerów, co z korzyścią wpłynie na funkcjonowanie całego układu komunikacyjnego. Projekt przyniesie znaczne korzyści społeczne nie tylko potencjalnym użytkownikom jego produktów, ale także pozostałej części mieszkańców Poznania oraz gmin znajdujących się w jego otoczeniu.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”		Nie dotyczy.	
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	km	0	3,7

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	x	x	x	x	x	x	x			
Zadanie 1: Budowa trasy tramwajowej na Naramowice										
Część przygotowawcza:										
- Dokumentacja techniczna			x	x						
- Pozwolenia/decyzje/zgody				x	X					
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji					x	x	x			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego** wspieranego ze
środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Program Centrum – etap I – przebudowa tras tramwajowych wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicach: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, 27 grudnia, Pl. Wolności, Towarowa.	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowo)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Na liście podstawowej nr 2	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kw. 2016	III kw. 2020
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Beneficjent planuje złożenie wniosku o dofinansowanie wraz z niezbędnymi załącznikami w IV kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	100 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	81,30 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	45,42 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	W ramach projektu planowane są prace z zakresu przebudowy infrastruktury transportu publicznego oraz uspokojeniem ruchu samochodowego w centrum miasta w następującym zakresie przedmiotowym: - przebudowa torowisk tramwajowych w śródmieściu - ulice: Św. Marcin, 27 Grudnia, Pl. Wolności, Mielżyńskiego, Fredry, Towarowa. - utworzenie ciągów pieszo-rowerowo-tramwajowych (tzw. "deptaków") w ciągu ul. 27 Grudnia - Pl. Wolności. - odnowa ul. Św. Marcin - zawężenie przekrojów poprzecznych jezdni samochodowych, poszerzenie chodników oraz budowa dróg rowerowych. Celem projektu jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych. Realizacja projektu przyczynić się ma do poprawy jakości funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum miasta oraz przestrzeni publicznej. Najważniejsze efekty realizacji projektu: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych,	

		- przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej. Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu. - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna - Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze, - Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Dąbrowskiego, - Przebudowa torowisk w ulicach: Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 roku, - Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Została opracowana koncepcja przebudowy ul. Św. Marcin oraz przebudowy Pl. Wolności. W opracowaniu koncepcja przebudowy pozostałych odcinków tras tramwajowych. Dla części zakresu beneficjent jest w posiadaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zakończenie prac projektowych przewidywane jest na IV kw. 2016 r.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi	Projekt jest zgodny z celami osi priorytetowej VI: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, a w szczególności

	priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	z Priorytetem Inwestycyjnym 4.v. dotyczącym większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze ścisłego centrum miasta Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym m.in. na zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży środkami transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania. Przedsięwzięcie to jest dedykowane przede wszystkim do mieszkańców powiatów i gmin województwa wielkopolskiego wjeżdżających do Poznania od strony zachodniej oraz mieszkańców aglomeracji poznańskiej.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	km	0	2

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X	X	X	X	X	X				
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna	X	X	X							
Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X						
Część inwestycyjna:										
Realizacja inwestycji				X	X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego - etap I	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Na liście podstawowej nr 3	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV/2016	II/2019
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IVI/2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	484,62 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	394,00 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	50 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	MPK Poznań Sp. z o.o.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Operator wewnętrzny ze 100% udziałem Miasta Poznania	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Mandrysz Piotr.Mandrysz@mpk.poznan.pl 61 839 61 03	
11.	Opis projektu	W ramach projektu zakupionych zostanie 60 tramwajów niskopodłogowych. Pojazdy zastąpią wyeksploatowany tabor tramwajowy nie przystosowany do obsługi pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się. Dzięki realizacji projektu zwiększy się dostęp pasażerów do transportu publicznego oraz nastąpi przyspieszenie wymiany pasażerskiej na przystankach, co mieć będzie wpływ na zwiększenie efektywności transportu publicznego.. Projekt będzie komplementarny z projektami realizowanymi w ramach RPO dla Wielkopolski, konkretnie z Priorytetem 4 e: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. W ramach RPO nastąpi rozwój infrastruktury tramwajowej oraz zakup taboru.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Powołanie komisji przetargowej oraz rozpoczęcie pracy nad Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia	
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Tabor tramwajowy obsługuje najważniejszy węzeł przesiadkowy jakim jest dworzec kolejowy Poznań Główny a także węzły przesiadkowe położone na obrzeżach Poznania przy znajdujących się tam pętlach tramwajowych	

11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Realizacja projektu jest zgodna z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w zakresie Osi priorytetowej VI: rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach (priorytet inwestycyjny 4.v. 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). Realizacja projektu wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez przesiadanie się pasażerów z transportu indywidualnego na nowoczesny transport zbiorowy. Zakłada się zakup taboru niskopodłogowego, dzięki czemu dodatkowo nastąpi dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt	0	60

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X		X	X	X	X				
Zadanie 1: Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego										
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna		X	X							
Pozwolenia/decyzje/zgody		X	X							
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji			X	X	X	X				

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa Pozycja nr 4	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kwartał 2015	IV kwartał 2019
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	125,5 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	102,03 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	57,0 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	PI 4.v. Projekt „Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze” zakłada przebudowę torowiska tramwajowego w ul. Kórnickiej na odcinku od ul. Jana Pawła II do rozjazdu przy os. Lecha oraz w ulicach Chartowo i Żegrze od rozjazdu przy os. Lecha do ronda Żegrze, wraz z zastosowaniem technologii wyciszającej. W ramach projektu przewiduje się ponadto przebudowę oraz budowę nowych przystanków tramwajowych, ukierunkowaną przede wszystkim na dostosowanie ich do potrzeb obsługi osób niepełnosprawnych ruchowo. Celem realizacji projektu jest wzrost dostępności do komunikacji tramwajowej poprzez zmianę rozmieszczenia przystanków na trasie w sąsiedztwie gęstej zabudowy mieszkaniowej i usługowej; przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie. Realizacja projektu jest komplementarna z planowaną w ramach ZIT inwestycją pn.: „Program CENTRUM” oraz „Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi”, zakładającą modernizację infrastruktury transportu publicznego w ścisłym centrum Poznania. Planuje się osiągnięcie synergicznego efektu w postaci usprawnienia dojazdu pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi, a ścisłym centrum miasta w którym znajdują się miejsca pracy jak również centra usługowe oraz komunikacyjne (Zintegrowane Centrum Komunikacyjne – Dworzec PKP, PKS, Węzeł Poznańskiego Szybkiego Tramwaju).	

		Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2004-2006 oraz 2007-2013: - Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu, - Budowa trasy tramwajowej Os. Lecha – Franowo w Poznaniu, - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna, - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera, - Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu, oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Poznań Centrum – etap I – przebudowa ulic: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego, - Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	W trakcie przygotowywania dokumentacji projektowej.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zasadami określonymi dla osi priorytetowej VI: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze najgęściej zaludnionej, wschodniej części Poznania. Priorytet inwestycyjny 4v. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych jak również rodziców z małymi dziećmi.
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego	Nie dotyczy.

	systemu ciepłowniczego i chłodniczego”			
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	Km	0	4,5

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji		X	X	X	X					
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna		X	X							
Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X						
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji				X	X	X				

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Program Centrum – etap II – budowa trasy tramwajowej wraz z uspokojeniem ruchu samochodowego w ulicy Ratajczaka	
2.	Status projektu nadany przez Związek (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa Pozycja nr 5	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		III kw. 2016	III kw. 2022
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Beneficjent planuje złożenie wniosku o dofinansowanie wraz z niezbędnymi załącznikami w IV kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	130 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	105,69 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	59,05 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	PI 4.v. W ramach projektu planowane są prace z zakresu: - budowy nowej dwutorowej trasy tramwajowej w ciągu ulic Niezłomnych – Ratajczaka o długości około 0,9 km wraz z infrastrukturą towarzyszącą obejmującą wykonanie przystanków i likwidację kolizji, - odnowa ul. Ratajczaka wraz z uspokojeniem ruchu kołowego w ścisłym centrum. Celem projektu jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych. Realizacja projektu przyczynić się ma do poprawy jakości funkcjonowania komunikacji publicznej w centrum miasta oraz przestrzeni publicznej. Najważniejsze efekty realizacji projektu: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego	

		oraz skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej. Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu. - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze, - Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Dąbrowskiego, - Przebudowa torowisk w ulicach: Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 roku, - Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Miasto Poznań dysponuje następującymi dokumentami oraz decyzjami niezbędnymi do realizacji projektu: - została opracowana koncepcja budowy trasy tramwajowej w ulicy Ratajczaka, - została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowa trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka”.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z celami osi priorytetowej VI: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, a w szczególności z celem tej osi priorytetowej dotyczącym większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Priorytet inwestycyjny 4v. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze ścisłego centrum

		miasta Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym m.in. na zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży środkami transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	km	0	0,9

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna	X	X	X	X						
Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X	X					
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji					X	X	X	X	X	

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Przebudowa torowisk w ulicach: Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 roku	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa Pozycja nr 6	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kwartał 2016	IV kwartał 2020
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	60 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	48,78 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	27,25 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Przedmiotem projektu jest przebudowa dwutorowej trasy tramwajowej w ciągu ulic: Wierzbicice oraz 28 Czerwca 1956 roku w Poznaniu. Trasa tramwajowa liczy ok. 1,3 km i łączy południową część Poznania (Dębiec) ze ścisłym centrum w tym ze Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym. W ramach projektu planuje się przebudowę całej długości trasy z zastosowaniem technologii zmniejszającej emisję hałasu. Poza tym w ramach projektu planowane jest uporządkowanie infrastruktury towarzyszącej w tym chodników, punktów przystankowych oraz dróg rowerowych. Wykonane zostaną także częściowo odcinki jezdni stanowiących kolizję z przebudowywaną trasą. Realizacja projektu jest komplementarna z inwestycją pn.: „Program CENTRUM”, zakładającą modernizację infrastruktury transportu publicznego w ścisłym centrum Poznania. Planuje się osiągnięcie synergicznego efektu w postaci usprawnienia dojazdu pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi a ścisłym centrum miasta w którym znajdują się miejsca pracy jak również centra usługowe oraz komunikacyjne (Zintegrowane Centrum Komunikacyjne – Dworzec PKP, PKS, Węzeł Poznańskiego Szybkiego Tramwaju). Cel projektu jakim jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych umożliwi osiągnięcie następujących rezultatów:	

		- podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej, Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna - Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Poznań Centrum – etap I – przebudowa ulic: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego - Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze - Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Zakończenie prac projektowych przewidywane jest na IV kw. 2016 r.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zasadami określonymi dla osi priorytetowej VI: rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze najgęściej zaludnionej, wschodniej części Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki

		zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem projektu jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną pomiędzy centrum miasta a dzielnicami południowymi oraz rozwijającymi się dynamicznie gminami o charakterze podmiejskim, w tym w szczególności Luboniem oraz Puszczykowem, dla których ulica 28 czerwca 1956 stanowi główny węzeł przesiadkowy z komunikacji autobusowej na transport tramwajowy. Realizacja projektu ma również zwiększyć dla mieszkańców południowego obszaru aglomeracji poznańskiej dostępność do Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, łączącego funkcję jednego z największych w kraju dworca kolejowego oraz dworca PKS. Równocześnie poprzez przebudowę torowisk w ulicach Wierzbicice i 28 czerwca 1956 usprawniona zostanie komunikacja z północną częścią miasta za sprawą bezpośredniego połączenia z Poznańskim Szybkim Tramwajem.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	Km	0	1,3

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji			X	X	X	X	X			
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna			X	X						
Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X	X					
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji					X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Dąbrowskiego	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa Pozycja nr 7	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV Kwartał 2014	IV kwartał 2018
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	60 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	48,78 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	27,25 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Realizacja docelowej inwestycji polegać ma na przebudowie torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Dąbrowskiego na odcinku pomiędzy ul. Botaniczną, węzłem rozjazdowym w ul. Żeromskiego do Rynku Jeżyckiego. Projekt zakłada również zmianę obecnego układu w rejonie węzła rozjazdowego Dąbrowskiego/Żeromskiego, poprzez likwidację istniejącego obecnie prawoskrętu w kierunku ulicy Przybyszewskiego. Odcinek Żeromskiego – Rynek Jeżycki: kompleksowa przebudowa układu torowo-sieciowego (tzw. ciche torowisko z zastosowaniem systemu wibroizolacji), drogowego, instalacji podziemnych i infrastruktury towarzyszącej (chodniki, drogi rowerowe, przystanki). W ramach projektu zmodernizowana zostanie również infrastruktura towarzysząca, wraz z platformami przystankowymi wyposażonymi w nowoczesny system informacji pasażerskiej, współpracujący z wdrażanym w ramach działania 8.3 POIS systemem „ITS-Poznań”. Odcinek Ogrody – Żeromskiego (wraz węzłem): kompleksowa przebudowa układu torowo-sieciowego (tzw. ciche torowisko z zastosowaniem systemu wibroizolacji), drogowego, instalacji podziemnych i infrastruktury towarzyszącej (chodniki, drogi rowerowe, przystanki) długość odcinka: 1 km trasy. Cel projektu jakim jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych umożliwi osiągnięcie następujących rezultatów: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz	

		skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej, Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna - Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Poznań Centrum – etap I – przebudowa ulic: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Dla odcinka pomiędzy ul. Botaniczną do układu Dąbrowskiego/ Żeromskiego beneficjent posiada pełną dokumentację budowlaną wraz z pozwoleniem na budowę. Zadanie w trakcie realizacji. Odcinek Żeromskiego – Rynek Jeżycki jest w trakcie projektowania.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zasadami określonymi dla osi priorytetowej VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach. Priorytet inwestycyjny 4v. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze najgęściej zaludnionej, wschodniej części Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków

		współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania. Przedsięwzięcie to jest dedykowane przede wszystkim do następującej grupy odbiorców: - gości przyjeżdżających do Poznania w celach biznesowych i turystycznych, - mieszkańców powiatów i gmin województwa wielkopolskiego wjeżdżających do Poznania od strony zachodniej oraz mieszkańców aglomeracji poznańskiej, - kierowców samochodów osobowych i pasażerów komunikacji publicznej zachodniej części Poznania. Realizacja docelowej inwestycji pozwoli również na przesiadkę z autobusów linii regionalnych i podmiejskich do tramwajów wjeżdżających do centrum, po przebudowanej trasie w ulicy Dąbrowskiego, zwiększenie udziału podróżujących komunikacją miejską mieszkańców osiedli w zachodniej części Poznania, w tym podróży wykonywanych rowerem z przesiadką na tramwaj lub autobus; poprawę standardu usług komunikacji zbiorowej (w tym istotne przyspieszenie jej ruchu), uczynienie jej konkurencyjną w stosunku do komunikacji indywidualnej oraz substytucyjną wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu. Realizacja projektu, którego efektem jest ograniczenie zjawiska kongestii wpłynie na zwiększenie atrakcyjności obszarów istniejących w obrębie dzielnicy Jeżyce. Rozładowanie narastających korków samochodów stojących na skrzyżowaniach (w szczególności Żeromskiego/Dąbrowskiego), ograniczenie poziomu emisji szkodliwych substancji do atmosfery, wyeliminowanie narastającego hałasu wywołanego przez ruch samochodowy, przyczyni się do poprawy warunków życia, zdrowia mieszkańców Poznania. Dzięki temu, komunikacja publiczna stanie się bardziej atrakcyjnym środkiem lokomocji dla potencjalnych pasażerów, co z korzyścią wpłynie na funkcjonowanie całego układu komunikacyjnego. Projekt przyniesie znaczne korzyści społeczne nie tylko potencjalnym użytkownikom jego produktów, ale także pozostałej części mieszkańców Poznania oraz gmin znajdujących się w jego otoczeniu.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	Km	0	1

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X	X	X	X	X					
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna	X	X	X							
Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X						
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji				X	X					

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego** wspieranego ze
środków PO liŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru wraz z zakupem 8 autobusów	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 1	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Kleszczewo	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Data zakończenia (kwartał/rok)
		I 2017	IV 2019r.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	IV kw. 2016r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	15,13 mln zł	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	12,3 mln zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	9,225 mln zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Kleszczewo	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	wspólnota samorządowa - gmina	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Katarzyna Sznajder-Występska tel. 61 8176 033 w. 130 k.sznajder@kleszczewo.pl	
11	Opis projektu*	Zakup 8 szt. autobusów dwudrzwiowych przeznaczonych na ok. 31 miejsc siedzących. Autobusy spełniające normę EURO 6. Budowa budynku garażowego wraz ze stanowiskiem serwisowo – diagnostycznym dla niskoemisyjnego taboru. Utwardzenie powierzchni manewrowej wraz z ekologicznym odwodnieniem terenu (kanalizacja, separatory tłuszczu i piasku). Modernizacja zaplecza technicznej obsługi niskoemisyjnego taboru.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	kwestie własnościowe – uregulowane, nieruchomość na której będzie realizowana inwestycja stanowi własność gminy dokumentacja – w opracowaniu pozwolenia na budowę – brak	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Obiekt wybudowany w ramach projektu będzie służył do obsługi technicznej i konserwacji niskoemisyjnych autobusów wykorzystywanych przez Gminę Kleszczewo do dowożenia mieszkańców gminy do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym,	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Gminy Kleszczewo nr XVI/116/2016 z dnia 22.03.2016, zmieniony uchwałą Rady Gminy Kleszczewo nr XVIII/135/2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POliŚ 2007-	

	z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru oraz dofinansowanie budowy/rozbudowy/przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	8

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
<i>Opracowanie projektu</i>	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-
<i>Pozwolenie na budowę</i>	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
<i>Procedura przetargowa</i>	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
Część inwestycyjna								-	-	-
<i>Roboty budowlane</i>	-	-	-	X	X	X	-	-	-	-
<i>Oddanie obiektu do użytkowania</i>	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego** wspieranego ze
środków PO IiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Rozbudowa bazy warsztatowej, niskoemisyjne autobusy dla gminnej komunikacji oraz system przystankowej informacji pasażerskiej	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 2	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	Woj. Wielkopolskie/ Pow. Poznański/ Gmina Tarnowo Podgórne	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) I/2019	Data zakończenia (kwartał/rok) III / 2020
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	III kw. 2018 rok	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	8,0 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	6,5 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	4,9 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Komunikacja Gminy Tarnowo Podgórne TPBUS Sp. z o.o.	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Samorządowa spółka prawa handlowego	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Waldemar Wereszczyński tel. 604 574 496 zarzad@tpbus.com.pl	
11	Opis projektu*	Zakup dwóch autobusów miejskich, spełniających normę Euro 6 w formie przetargu nieograniczonego z dostawą w latach 2019 i 2020. Wykonanie systemu informacji pasażerskiej dotyczącej rozkładu jazdy na przystankach w poszczególnych miejscowościach. System informacji będzie zasilany energią słoneczną. Rozbudowa bazy autobusów komunikacji publicznej polegająca na dostosowaniu budynku warsztatu do obsługi autobusów przegubowych przebudowa budynku administracyjno-socjalnego (powiększenie) modernizacja systemu CO z wykorzystaniem paneli fotowoltaicznych. Odwodnienie hali napraw i placu postojowego z zastosowaniem separatorów oleju i benzyn oraz systemem recyklingu wody z myjni autobusowej.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (kwestie własnościowe, dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Pozyskano teren od sąsiadującej z bazą firmy o pow. 2200m kw. Zlecono opracowanie koncepcji funkcjonalno-użytkowej. Do końca II kwartału 2017 roku planowane jest uzyskanie pozwolenia na budowę. Opracowywanie dokumentacji przetargowej na zakup autobusów i systemu informacji pasażerskiej przy udziale zewnętrznych specjalistów, zbieranie ofert w celu rozeznania możliwości uzyskania dodatkowego kredytu inwestycyjnego w ramach projektu.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Autobusy zakupione w ramach projektu będą wykorzystywane do dowożenia mieszkańców gminy Tarnowo Podgórne do istniejących lub	

		wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.			
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r., przyjęty uchwałą Rady Gminy Tarnowo Podgórne nr XXII/314/2016 z dnia 26.01.2016 r, zmieniony uchwałami Rady Gminy Tarnowo Podgórne nr XXIV/358/2016 z dnia 22.03.2016 r., nr XXIV/396/2016 z dnia 17.05.2016 r. i nr XXVIII/403/2016 z dnia 07.06.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje wsparcie zakupu niskoemisyjnych autobusów oraz wsparcie inwestycji usprawniających funkcjonowanie transportu publicznego.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
13	Zakładane wskaźniki rezultatu (porównaj PO IiŚ str. 96)	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km		0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	2

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Zrealizow. do 2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Przygotowanie dokumentacji przetargowej				X	X					
Wnioski kredytowe				X	X					
Ogłoszenie przetargu				X		X				
Część inwestycyjna										
podpisanie kontraktu z wykonawcami					X	X				
Pierwsza transza kredytu inwestycyjnego						X				
Dostawa 2 szt autobusów						X				
Wykonanie systemu przystankowej informacji						X				
Rozpoczęcie prac budowlanych						X				
Oddanie zmodernizowanej bazy autobusów do użytku							X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Budowa zaplecza technicznego do obsługi i konserwacji taboru oraz zakup taboru autobusowego	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA nr 3	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI / Gmina Luboń	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) III kwartał 2018	Data zakończenia (kwartał/rok) I kwartał 2022
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	IV kw. 2016	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	19,5 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	19,5 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	14,625 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Przedsiębiorstwo Transportowe „TRANSLUB” Sp. z o.o.	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Sp. z o.o. / Spółka komunalna / 100% właściciel Miasto Luboń	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Zbigniew Bernat tel. 618 130 145 Tomasz Józefczak tel. 509 097 880 t.jozefczak@translub.pl	
11	Opis projektu*	Budowa hali warsztatowej z myjnią i stacją paliw, drogi dojazdowej oraz zakup 10 szt. niskoemisyjnych autobusów.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	W fazie przygotowania. Zbiórka dokumentacji związanej z regulacją własności nieruchomości przeznaczonej na budowę obiektu.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Zaplecze obsługi technicznej wybudowane w ramach projektu będzie służyło do obsługi i konserwacji niskoemisyjnych autobusów wykorzystywanych przez Wnioskodawcę do dowożenia mieszkańców gminy Luboń do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 PO LiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r., przyjęty uchwałą Rady Miasta Luboń nr XV/91/2015 z dnia 17.12.2015 r., zmieniony uchwałą Rady Miasta Luboń nr XX/121/2016 z dnia 19.05.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 PO LiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje wsparcie zakupu niskoemisyjnych autobusów oraz wsparcie budowy/rozbudowy/ przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	10

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Zakup gruntu	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Opracowanie projektu	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Pozwolenie na budowę	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
Procedura przetargowa na wykonawcę budowy	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
Podpisanie umowy z wykonawcą budowy						X				
Część inwestycyjna										
Budowa hali wraz z zapleczem	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
Budowa drogi dojazdowej	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-
Budowa myjni	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-
Oddanie obiektu do użytkowania	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-
Podpisanie kontraktu z dostawcą autobusów	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Zakup taboru	-	-	-	-	X	X	X	X	X	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO IiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Zakup taboru autobusowego i modernizacja bazy warsztatowej	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWA	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 4	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Czerwonak	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) II kw. 2018r.	Data zakończenia (kwartał/rok) IV kw. 2019
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	II kw. 2019r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	2 800 000 zł.	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	2 800 000 zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	2 100 000 zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Transkom Sp. z o.o. Ul. Piaskowa 1, 62-028 Koźiegłowy	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „TRANSKOM” Sp. z o.o. jest Spółką Gminną z 100% udziałem Gminy Czerwonak.	
10	Koordynatorzy projektu - dane kontaktowe	- Eugeniusz Chałupniczak tel: 61 65 14 733 (TRANSKOM) - Łukasz Piechowiak tel: 61 65 14 718 (TRANSKOM)	
11	Opis projektu*	1. Rozbudowa bazy obsługowej autobusów i zakup urządzeń warsztatowych w związku z potrzebą przystosowania bazy technicznej do obsługi i konserwacji zwiększonej ilości nisko emisyjnych autobusów; 2. Zakup niskoemisyjnych autobusów w celu zabezpieczenia zwiększonych zadań komunikacyjnych w ramach aglomeracji oraz konieczności dowozu mieszkańców gminy do punktów przesiadkowych przy dworcach kolejowych oraz parkingów buforowych (Park&Ride) 1 szt. - autobus liniowy przegubowy niskoemisyjny, 1 szt. - autobus średni niskoemisyjny	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Kwestie własności nieruchomości, na której realizowana będzie rozbudowa zaplecza technicznego są uregulowane. Jest ona własnością wnioskodawcy. P.W. „TRANSKOM” posiada wykonany audyt energetyczny obiektów bazy obsługowej, a od 2014r. realizuje projekt termomodernizacji budynków i remont zaplecza socjalnego.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Zaplecze obsługi technicznej wybudowane w ramach projektu będzie służyło do obsługi i konserwacji nisko emisyjnych autobusów wykorzystywanych przez Wnioskodawcę do dowożenia mieszkańców gminy Czerwonak do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.	

11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Gminy Czerwonak nr 137/XVII/2016 z dnia 21.01.2016 r., zmieniony uchwałą Rady Gminy Czerwonak nr 193/XX/2016 z dnia 28.04.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „Promowanie strategii nisko emisyjnych 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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru dla komunikacji zbiorowej oraz dofinansowanie budowy/rozbudowy/przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	Szt.	0	2

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
<i>Opracowanie projektu</i>	-	-	-	-	X		-	-	-	-
<i>Pozwolenie na budowę</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Procedura przetargowa</i>	-	-	-	-	X		-	-	-	-
<i>Podpisanie umowy</i>	-	-	-	-	X		-	-	-	-
Część inwestycyjna										
Rozbudowa bazy / warsztatu	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-
Zakup i montaż urządzeń warsztatowych	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-
Zakup autobusów	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO IiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Organizacja komunikacji miejskiej oraz rozbudowa infrastruktury transportu publicznego	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWA	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 5	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Oborniki	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) I 2019r.	Data zakończenia (kwartał/rok) IV 2022r.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	III - IV kw. 2018	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	6,0 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	6,0 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	4,5 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Oborniki	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	wspólnota samorządowa - gmina	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Beata Nowak, beata.nowak@um.oborniki.pl Andrzej Proniewicz andrzej.proniewicz@um.oborniki.pl	
11	Opis projektu*	Przejęcie komunikacji miejskiej od podmiotów zewnętrznych wymaga następujących inwestycji: - zakup 6 autobusów niskoemisyjnych, - pozyskanie i uzbrojenie działki pod bazę autobusową, budowa i wyposażenie bazy autobusowej, w tym zaplecze techniczne, warsztat itp., - budowa 25 wiat przystankowych na przystankach komunikacji miejskiej wraz z utwardzeniem oraz wyposażeniem w. ławki dla pasażerów, kosze na śmieci, gabloty na rozkłady jazdy itp., - budowa 5 bezpiecznych zatok przystankowych.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Etap początkowy	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Projekt zakłada kompleksowe działania mające na celu stworzenie sprawnego systemu dowozu mieszkańców gminy Oborniki do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach nr XVIII/264/15 z dnia 30.12.2015 r., zmieniony uchwałami Rady Miejskiej w Obornikach nr XXI/319/16 z dnia 23.03.2016 r. i nr XXII/331/16 z dnia 11.05.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „Promowanie strategii nisko emisyjnych 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”, który przewiduje wsparcie zakupu niskoemisyjnych autobusów, wsparcie budowy/rozbudowy/przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru oraz wsparcie budowy elementów infrastruktury dróg i ulic służących obsłudze transportu publicznego i pasażerów.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	6

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Zrealizow. do 2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Pozyskanie działki pod bazę autobusową						X				
Uzbrojenie działki						X				
Podpisanie kontraktów z wykonawcami						X				
Zgłoszenia prac budowlanych						X	X	X	X	
Uzgodnienia z zarządcami dróg						X	X	X	X	
Część inwestycyjna										
Budowa bazy autobusowej						X	X			
Demontaż starych wiat Zakup i montaż nowych wiat						X	X	X	X	
Budowa zatok przystankowych						X	X	X		
Zakup autobusów						X				
Uruchomienie komunikacji							X			

Propozycja projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego
inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej oraz zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego (6 sztuk) dla Miasta i Gminy Kórnik	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA nr 6	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Poznański/ Kórnik	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Data zakończenia (kwartał/rok)
		I/ 2018	I/2019
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kwartał 2016 r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	7,31 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	5,94 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	4,45 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe KOMBUS Sp. z o.o.	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka z o.o. (100% udział Gmina Kórnik)	
10	Osoba do kontaktu w sprawach zgłoszonego projektu - dane kontaktowe	Piotr Kamiński 609 071 989 piotrkam89@gmail.com	
11	Opis projektu*	Przedmiotem projektu jest: 1). zakup systemu informacji pasażerskiej, składającego się: - serwera centralnego, służącego do przechowywania i analizy danych GPS oraz udostępniania przeproszowanych danych do aplikacji, - oprogramowania służącego do zarządzania danymi rozkładów jazdy oraz zadań, - oprogramowania gromadzącego dane pochodzące z urządzeń GPS zainstalowanych w pojazdach oraz dokonującego analizy danych historycznych oraz prognozy przyjazdów na przystanki, - oprogramowania dla dyspozytora, umożliwiającego przypisanie m.in. numerów zadań do numerów bocznych autobusów, - oprogramowania udostępniania informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym przez kanały komunikacji takie jak: strona web, strona mobilna, aplikacje mobilne m.in. dla Android, iOS, wiadomości SMS, telefon wydzwaniany, - oprogramowania służącego do udostępniania informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym przez zintegrowanie z systemem pojazdu, - oprogramowania służącego do udostępniania informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym na wyświetlaczach (umiejscowionych w lokalizacjach lokalnego biznesu, przy przystankach autobusowych np.: witryna w kawiarni, kwiaciarni, sklepie), 2). zakup i dostawa fabrycznie nowych autobusów: 2 szt. klasy MIDI (10	

		metrowy) oraz 4 szt. klasy MAXI (12 metrowych) dla Kórnickiego Przedsiębiorstwa Autobusowego KOMBUS Sp. z o.o. Systemy informacji pasażerskiej to jeden z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Znacząco zwiększają one wygodę podróżujących pasażerów, umożliwiając im uzyskanie niezbędnej dla komfortu podróżowania informacji, jednocześnie zapewniając przewoźnikowi szybkie komunikowanie się z pasażerami. Głównymi elementami systemu są elektroniczne tablice informacyjne i urządzenia informacji dźwiękowej, które sterowane są z serwerów zawierających informacje o przyjazdach i odjazdach pojazdów zarówno rozkładowe jak i w czasie rzeczywistym. Budowa Systemu Informacji Pasażerskiej będzie miała wpływ na bardziej harmonijne działanie transportu publicznego oraz zapewni, że każdy pasażer (dojeżdżający do pracy, turysta, dziecko, emeryt lub osoba niepełnosprawna) będzie miała do dyspozycji wiarygodną informację o odjazdach autobusów podczas swoich codziennych podróży. Natomiast planowane do zakupu autobusy napędzane będą nowoczesnymi i ekologicznymi silnikami spełniającymi normę czystości spalin min. Euro 6 o standardzie EEV. Autobusy będą autobusami tej samej marki i typu (w swoich klasach) oraz będą jednakowo wyposażone (autobusy klasy MIDI i MAXI). Pojemność autobusu MIDI - min. 24 miejsc siedzących, łącznie wszystkich miejsc pasażerskich min. 54 miejsc + siedzenie kierowcy. Pojemność autobusu MAXI - min. 28 miejsc siedzących, łącznie wszystkich miejsc pasażerskich min. 90 miejsc + siedzenie kierowcy. Zakupione autobusy wyposażone będą w system informacji pasażerskiej oraz inne urządzenia zapewniające poprawę jakości podróży dla pasażerów (klimatyzacja, biletomaty). Zakup nowego taboru ułatwi integrację systemu transportowego gminy Kórnik z systemem transportu miejskiego Poznania w ramach Aglomeracji (m.in. zastosowanie PEKA).
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (kwestie własnościowe, dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Projekt nie wymaga regulacji kwestii własnościowych, przygotowania dokumentacji technicznej oraz uzyskania pozwoleń. Dokumenty konkursowe niezbędne do złożenia wniosku zostaną przygotowane w I kwartale 2016 roku.
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z Projektem nr 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”.
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta i Gminy Kórnik nr XVII/205/2016 z dnia 27.01.2016 r., zmieniony uchwałą Rady Miasta i Gminy Kórnik nr XIX/242/2016 z dnia 23.03.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru oraz dofinansowanie inwestycji usprawniających funkcjonowanie systemu transportowego.
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.

		Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
14	Zakładane wskaźniki rezultatu	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	6

* Należy podać podstawowe informacje o planowanym projekcie oraz wskazać imiennie inne projekty realizowane w ramach Strategii ZIT powiązane z opisywanym projektem komplementarnym

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Zrealizow. do 2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Kórnik	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Dokumentacja konkursowa	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
Część inwestycyjna										
Zakup autobusów	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-
Zakup i montaż elementów systemu informacji pasażerskiej					X					

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Infrastruktura służąca obsłudze transportu publicznego i pasażerów, zorganizowane miejsca parkingowe, zatoki przystankowe i miejsca przesiadkowe	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWA	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 7	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Pobiedziska	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) I kw. 2018 r.	Data zakończenia (kwartał/rok) II kwartał 2019 r.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kw. 2016 r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	0,615 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	0,5 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	0,375 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Pobiedziska	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Agnieszka Burzyńska, 61 89-77-175 agnieszka.burzynska@pobiedziska.pl	
11	Opis projektu*	Budowa infrastruktury dla obsługi transportu publicznego i pasażerów. Budowa zorganizowanych miejsc parkingowych, zatok przystankowych i miejsc przesiadkowych. Projekt realizowany będzie na działkach należących do Gminy Pobiedziska w miejscowościach Pobiedziska, Biskupice oraz Jerzykowo.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Przygotowana koncepcja.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Planowana budowa elementów wyposażenie dróg i ulic poprawi jakość i bezpieczeństwo oraz zwiększy atrakcyjność transportu autobusowego dowożącego mieszkańców gminy Pobiedziska do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r., przyjęty uchwałą Rady Miejskiej Gminy Pobiedziska nr XXII/190/2016 r., zmieniony uchwałami Rady Miejskiej Gminy Pobiedziska nr XXVI/222/2016 z dnia 29.03.2016 r. i nr XXVII/242/2016 z dnia 21.04.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „Promowanie strategii nisko emisyjnych 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”, który przewiduje możliwość dofinansowania elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	0

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Koncepcja zagospodarowania	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Przygotowanie projektu	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Studium wykonalności	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Wniosek o dofinansowanie	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Część inwestycyjna								-	-	-
Realizacja prac budowlanych	-	-	-	-	X	X-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO LiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Ekologiczny transport publiczny w gminie Rokietnica: budowa zajezdni autobusowej z wymianą taboru	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 8	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WIELKOPOLSKIE/ POZNAŃSKI/ ROKIETNICA	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Data zakończenia (kwartał/rok)
		II kw. 2017	II kw. 2019
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kw. 2016r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	11,5 mln zł	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	9,5 mln zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	7,125 mln zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Zakład Usług Komunikacyjnych ROKBUS Sp. z o.o.	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (100% własność gminy Rokietnica)	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Zakład Usług Komunikacyjnych ROKBUS Sp. z o.o., ul. Rolna 39, 62-090 Rokietnica, tel. 61 8145 432, e-mail: rokbus@rokbus.com.pl	
11	Opis projektu*	Projekt zakłada zakup 6 nowoczesnych jednostek taborowych (będą one stanowić ok. 60% ogólnego stanu taboru), wyposażonych w silniki spełniające normy EURO 6 oraz dostosowane do pracy na biopaliwach. Inwestycją towarzyszącą zakupowi taboru będzie wybudowanie zajezdni autobusowej do obsługi taboru, w tym również taboru wielkopojemnego (powyżej 15 m długości). Zajezdnia będzie charakteryzować się niskim zapotrzebowaniem energetycznym (budynki energooszczędne) dzięki czemu zostanie obniżona emisja CO2 względem budynków eksploatowanych dotychczas	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Do końca III kw. 2015 roku ukończona zostanie dokumentacja projektowa oraz złożony wniosek o wydanie pozwolenia na budowę. W chwili obecnej Wnioskodawca jest właścicielem nieruchomości, na której zajezdnia ma zostać wybudowana.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z Projektem nr 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Gmina Rokietnica stanowi część obszaru funkcjonalnego Miasta Poznania. Gminę cechuje dodanie saldo migracji i dodatnie saldo przyrostu naturalnego, co wskazuje, że gmina co najmniej do 2030 roku będzie się intensywnie rozwijać. Gmina leży na linii kolejowej Szamotuły – Poznań Główny, która staje się coraz bardziej istotnym środkiem transportu dla jej mieszkańców. Istniejący układ drogowy powoduje, że dojazd do obrzeży miasta zajmuje co najmniej 40 minut, natomiast podróż pociągiem z Rokietnicy do centrum miasta trwa 18 minut. Przeprowadzone analizy wskazują na potrzebę zwiększenia roli	

		bimodalnego transportu publicznego. Teren całej gminy powinien zostać skomunikowany za pomocą autobusów z dworcem kolejowym (docelowo dworcem przesiadkowym), jednocześnie należy utrzymać szkieletowe połączenia autobusowe łączące gminę z obrzeżami miasta (Ogrody, Piątkowo) obsługiwane taborem wielkopojemnym (o długości powyżej 15 m). Taki system transportu pozwoli osiągnąć efekt synergii i integrację transportu kolejowego i autobusowego oraz ograniczy indywidualne podróże samochodem na rzecz większego wykorzystania transportu publicznego.			
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Gminy Rokietnica nr XVI/155/2015 z dnia 21.12.2016 r., zmieniony uchwałą Rady Gminy Rokietnica nr XXI/212/2016 z dnia 30.05.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru oraz budowy/rozbudowy/ przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	Nie dotyczy	Nie dotyczy
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	6

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
<i>Opracowanie projektu</i>		II kw								
<i>Pozwolenie na budowę</i>		III kw								
<i>Procedura przetargowa</i>			IV kw	I kw						
<i>Podpisanie umów na dostawę/usługi</i>				II kw						
Część inwestycyjna										
<i>Zakup taboru</i>				II kw	II kw	II kw				
<i>Roboty budowlane</i>				II kw						
<i>Oddanie obiektu do użytkowania</i>					kw II					

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO IiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 9	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Suchy Las	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) I/2016	Data zakończenia (kwartał/rok) IV/2017
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I/2016	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	5.000 000 zł	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	5.000 000 zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	3.750 000 zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	ZKP Suchy Las Sp. z o.o.	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka z o.o.	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Edward Miśko tel. 506890619 e.misko@zkp.com.pl	
11	Opis projektu*	Zakup niskoemisyjnego transportu miejskiego: zakup 7 szt. autobusów wg normy EURO 6	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Nie wymagane (zakup gotowych autobusów)	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt gminy Suchy Las jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r., przyjęty uchwałą Rady Gminy Suchy Las nr XV/167/16 z dnia 28.01.2016 r., zmieniony uchwałą Rady Gminy Suchy Las nr XVII/188/16 z dnia 24.03.2016 r. Przygotowanie PGN jest finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Zakup niskoemisyjnego transportu miejskiego jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v.	
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego	Nie dotyczy.	

	systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?				
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	7

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
przetarg	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-
Część inwestycyjna								-	-	-
Zakup autobusów	-	-	3 szt	4 szt		-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO IiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego oraz zakup nowego taboru w ramach integracji systemu transportu publicznego Miasta i Gminy Swarzędz z Poznańską Koleją Metropolitalną	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 10	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	Wielkopolskie/poznański/Swarzędz	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Data zakończenia (kwartał/rok)
		III /2019	II/ 2020
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	IV kw. 2018	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	9,5 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	7,72 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	3,97 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	GMINA SWARZĘDZ / Zakład Gospodarki Komunalnej w Swarzędzu	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Mariusz Szrajbrowski, tel. 616512401 szrajbrowski.mariusz@umig.swarzedz.pl	
11	Opis projektu*	Projekt obejmuje modernizację i rozbudowę zaplecza technicznego do konserwacji i obsługi taboru autobusowego w miejscowości Garby oraz zakup 5 nowoczesnych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie ekologicznym na potrzeby komunikacji miejskiej w Swarzędzu.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Gotowy	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt komplementarny do projektu 1 Strategii ZIT: <i>Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM) - integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania.</i> Zakupione środki transportu pozwolą na uruchomienie linii autobusowych dowożących pasażerów do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT węzłów przesiadkowych Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015 r., zatwierdzony oraz przyjęty do realizacji uchwałą Rady Miejskiej w Swarzędzu nr XVIII/182/2016 z dn. 26.01.2016 r., zmieniony uchwałą Rady Miejskiej w Swarzędzu nr XXIV/242/2016 z dn. 21.06.2016 r... Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	5

* Należy podać podstawowe informacje o planowanym projekcie oraz wskazać imiennie inne projekty realizowane w ramach Strategii ZIT powiązane z opisywanym projektem komplementarnym

Harmonogram realizacji projektu

Nazwa projektu: Zakup nowego taboru w ramach integracji systemu transportu publicznego Miasta i Gminy Swarzędz z Poznańską Koleją Metropolitalną

Harmonogram realizacji zadań	Zrealizow. do 2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Przetarg						X				
Część inwestycyjna										
Zakup taboru						X	X			
Modernizacja i rozbudowa zaplecza technicznego						X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków **PO IiŚ 2014-2020**

1	Nazwa projektu	Zakup 6 fabrycznie nowych niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów miejskich oraz budowa hali serwisowo - diagnostycznej dla napraw autobusów nowej generacji	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 11	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	Wielkopolska/Poznań/Komorniki	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) III kw.2019r.	Data zakończenia (kwartał/rok) III kw. 2021r.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kw. 2019r.	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	9 100 000,00zł	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	7 000 000,00zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	5 250 000,00zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOMUNALNYCH KOMORNIKI	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Andrzej Jezierski; andrzej.jezierski@pukkomorniki.pl	
11	Opis projektu*	Projekt posiada dwa priorytety i zakłada zakup sześciu fabrycznie nowych niskoemisyjnych i niskopodłogowych autobusów miejskich. Wpisuje się i przyspieszy realizację planu odnowy taboru, w którym założyliśmy „odmładzanie” taboru przez 8 lat. Realizacja planu obniży średni wiek taboru z 14,5 roku na koniec 2013r. do około 9 lat na początku 2019r. oraz znacząco przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin, hałasu i zadymienia. Inwestycja ta może zostać uznana za stojącą na straży zachowania poziomów czystości powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie Wielkopolskiego Parku Narodowego. Drugim priorytetem jest budowa nowoczesnej przejazdowej hali serwisowo-diagnostycznej do napraw autobusów nowej generacji (posiadamy autoryzację do napraw serwisowych i po serwisowych MAN i SOLARIS) wyposażonej w podnośniki kolumnowe, wyciągi spalin, itp.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Posiadamy specyfikację istotnych warunków zamówienia dla zakupu autobusów. Opracowana jest koncepcja projektu, miejsca jej wkomponowania wśród istniejących budynków i wyposażenia hali.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Obiekt wybudowany w ramach projektu służyć do obsługi technicznej i konserwacji niskoemisyjnych autobusów wykorzystywanych przez Gminę Komorniki do dowożenia mieszkańców gminy do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych	

		zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.			
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Gminy Komorniki nr XVI/179/2016 z dnia 04.02.2016 r., zmieniony uchwałami Rady Gminy Komorniki nr XIX/210/2016 z dnia 31.03.2016 r., nr XX/226/2016 z dnia 21.04.2016 r. i nr XXIII/240/2016 z dnia 01.06.2016 r.. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „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”, który przewiduje dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru oraz dofinansowanie budowy/ rozbudowy/ przebudowy zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km		
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	6

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
<i>Opracowanie projektu</i>						II kw.				
<i>Pozwolenie na budowę</i>						III kw.				
<i>Procedura przetargowa</i>						III kw.				
<i>Podpisanie umów na dostawy/usługi</i>						IV kw.				
Część inwestycyjna										
<i>Zakup taboru</i>						IV kw.	II kw.	III kw.		
<i>Roboty budowlane</i>							I kw.			
<i>Oddanie obiektu do użytkowania</i>							IV kw.			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w gminie Oborniki	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWA	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 12	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Oborniki	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) II 2019r.	Data zakończenia (kwartał/rok) IV 2020r.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kw. 2019	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	0,431 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	0,35 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	0,262 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Oborniki	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	wspólnota samorządowa - gmina	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Beata Nowak, beata.nowak@um.oborniki.pl Andrzej Proniewicz andrzej.proniewicz@um.oborniki.pl	
11	Opis projektu*	Budowa 10 lamp hybrydowych wraz z wykonaniem koniecznej dokumentacji projektowej na przystankach komunikacji miejskiej na terenie Gminy Oborniki, w miejscach, w których budowa oświetlenia zasilanego kablowo jest nieuzasadniona ekonomicznie, Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej - zakup wyświetlacza graficzno-tekstowego do prezentacji rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, Zakup i utrzymanie interaktywnego rozkładu jazdy komunikacji miejskiej	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Przeprowadzenie rozeznania rynku i analiza wykonalności projektu.	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Planowany zakup i montaż elementów komplementarnych względem podstawowej infrastruktury transportowej Wnioskodawcy usprawni funkcjonowanie transportu autobusowego dowożącego mieszkańców gminy Oborniki do istniejących lub wybudowanych w ramach Strategii ZIT punktów przesiadkowych zintegrowanych ze zbiorowym transportem szynowym - Poznańską Koleją Metropolitalną oraz siecią tramwajową Miasta Poznania.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach nr XVIII/264/15 z dnia 30.12.2015 r., zmieniony uchwałami Rady Miejskiej w Obornikach nr XXI/319/16 z dnia 23.03.2016 r. i nr XXII/331/16 z dnia 11.05.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „Promowanie strategii nisko emisyjnych 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”, który przewiduje możliwość dofinansowania inwestycji komplementarnych wobec podstawowej infrastruktury liniowej, usprawniających funkcjonowanie systemu transportowego.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	0

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Zrealizow. do 2015	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza - oświetlenie										
Wykonanie dokumentacji projektowej oświetlenia						X				
Procedura przetargowa							X			
Uzgodnienia z zarządcami dróg						X				
Zgłoszenia robót budowlanych							X			
Część inwestycyjna										
Budowa oświetlenia							X			
Część przygotowawcza - wyświetlacz										
określenie parametrów technicznych wyświetlacza						X				
Zgłoszenie robót budowlanych						X				
Część inwestycyjna										
Zakup i montaż wyświetlacza						X				
Szkolenie obsługi						X				
Część przygotowawcza – rozkład jazdy										
Określenie zakresu funkcjonalnego – ilość i rodzaj modułów programu						X				
Podpisanie umowy						X				
Część inwestycyjna										
Wdrożenie oprogramowania						X				
Szkolenie obsługi						X				
Użytkowanie oprogramowania						X	X	X	X	X

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Budowa centrum przesiadkowego służącego obsłudze zbiorowego transportu publicznego	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA 13	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Kleszczewo	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok) II 2018.	Data zakończenia (kwartał/rok) IV 2019.
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	2016	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	0,43 mln PLN	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	0,35 mln PLN	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	0,262 mln PLN	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Kleszczewo	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	wspólnota samorządowa - gmina	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Katarzyna Sznajder-Występska tel. 61 8176 033 w. 130 k.sznajder@kleszczewo.pl	
11	Opis projektu*	Budowa centrum przesiadkowego obejmująca budowę parkingu dla samochodów osobowych, rowerów, motocykli i motorowerów przeznaczonych na około 50 miejsc parkingowych. Miejsca postojowe, dojazdowe i chodnik wykonane zostaną z kostki brukowej. Całość terenu zostanie odwodniona i podłączona do systemu kanalizacji deszczowej.	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	kwestie własnościowe – uregulowane, własność gminy dokumentacja – w opracowaniu pozwolenie na budowę – brak	
11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna. Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania”. Centrum przesiadkowe wybudowane w ramach projektu będzie miejscem umożliwiającym mieszkańcom gminy Kleszczewo dogodną zmianę środka transportu indywidualnego (samochodowego) na niskoemisyjny transport autobusowy zapewniający dowóz do przystanków Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.	
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt PGN został przygotowany w 2015r., przyjęty uchwałą Rady Gminy Kleszczewo nr XVI/116/2016 z dnia 22.03.2016, zmieniony uchwałą Rady Gminy Kleszczewo nr XVIII/135/2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Planowany projekt jest zgodny z Osią Priorytetową VI „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, Priorytet Inwestycyjny 4.v. „Promowanie strategii nisko emisyjnych 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”, który przewiduje dofinansowanie budowy/rozbudowy/przebudowy centrów przesiadkowych.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	0

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Opracowanie projektu	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozwolenie na budowę	-		X	-	-	-	-	-	-	-
Procedura przetargowa	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-
.....	-	-	-		-	-	-	-	-	-
Część inwestycyjna								-	-	-
Roboty budowlane	-	-	-		X	X	-	-	-	-

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap II od pętli Wilczak do skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Na liście rezerwowej nr 14	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV kw. 2019	IV kw. 2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	2016/ 2017	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	350 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	350 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	175 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010 Fax. 61 878 5015 e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	Realizacja projektu zakłada budowę trasy tramwajowej od pętli Wilczak, wzdłuż ul. Szelągowskiej do skrzyżowania ulic Estkowskiego/Garbary. Budowa trasy jest II etapem projektu budowy linii tramwajowej do dzielnicy Naramowice. Miasto Poznań prowadzi aktualnie badania i analizy najbardziej korzystnego rozwiązania technicznego w tym zakresie, zakładającego wariant poprowadzenia torowiska w samej ulicy lub też po skarpie wzdłuż rzeki Warty. Realizacja etapu II przedsięwzięcia „Rozwiązania komunikacyjne dla Naramowic” pozwoli na realizację połączenia tramwajowego o łącznej długości około 6 kilometrów trasy tramwajowej, łączącej centrum Miasta z najdynamiczniej rozbudowywaną dzielnicą Poznania. Dzielnica Naramowice jest najdynamiczniej rozwijającym się pod względem zabudowy mieszkalnej obszarem w Poznaniu. Zgodnie z danymi na rok 2010 zamieszkiwana była przez 20 000 mieszkańców a przed końcem obecnej dekady ich liczba ulegnie prawdopodobnie podwojeniu. Aktualnie komunikacja pomiędzy Naramowicami, a centrum miasta odbywa się wzdłuż jednojezdniowej ulicy Naramowickiej.	

		Cele projektu jakim jest poprawa jakości infrastruktury komunikacyjnej Poznania oraz aglomeracji poznańskiej poprzez usprawnienie przejazdu komunikacją publiczną, wzrost dostępności komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych przyczyni się do poprawy realizacji następujących efektów: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury tramwajowej, w tym przystanków dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego oraz skrócenie podróży w centrum miasta, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu samochodowego - ograniczenie transportu indywidualnego na rzecz komunikacji publicznej. Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Rozbudowa Poznańskiego Węzła Kolejowego dla potrzeb ruchu metropolitalnego (ZIT) - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Budowa węzła drogowego Naramowicka w ciągu DK 92 oraz z projektem planowanym w ramach POIŚ oraz WRPO 2014+ dotyczącym zakupu taboru tramwajowego.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	W opracowaniu koncepcja budowy trasy tramwajowej. Planowane zakończenie prac koncepcyjnych i rozpoczęcie działań projektowych III kw. 2015 r. Zakończenie prac projektowych przewidywane jest na IV kw. 2016 r.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”

11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt jest zgodny z opracowywanym Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Poznania Działanie 10.3, obszar ‘Transport’. PGN został opracowany w 2015 r., przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z celami osi priorytetowej VI: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, a w szczególności z celem tej osi priorytetowej dotyczącym większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze najęściej zaludnionej, północnej części Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym m.in. na zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży środkami transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania. Przedsięwzięcie to jest dedykowane przede wszystkim do następującej grupy odbiorców: - mieszkańców powiatów i gmin województwa wielkopolskiego wjeżdżających do Poznania od strony zachodniej oraz mieszkańców aglomeracji poznańskiej, - kierowców samochodów osobowych i pasażerów komunikacji publicznej północnej części Poznania. Realizacja inwestycji pozwoli również na przesiadkę z autobusów linii regionalnych i podmiejskich do tramwajów wjeżdżających do centrum, po wybudowanej trasie w ulicy Naramowickiej, zwiększenie udziału podróżujących komunikacją miejską mieszkańców osiedli w północnej części Poznania, w tym podróży wykonywanych rowerem z przesiadką na tramwaj lub autobus; poprawę standardu usług komunikacji zbiorowej (w tym istotne przyspieszenie jej ruchu), uczynienie jej konkurencyjną w stosunku do komunikacji indywidualnej oraz substytucyjną wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu. Realizacja projektu, którego efektem jest ograniczenie zjawiska kongestii wpłynie na zwiększenie atrakcyjności obszarów istniejących w obrębie dzielnicy Naramowice. Rozładowanie narastających korków samochodów stojących na skrzyżowaniach, ograniczenie poziomu emisji szkodliwych substancji do atmosfery, wyeliminowanie narastającego hałasu

			wywołanego przez ruch samochodowy, przyczyni się do poprawy warunków życia, zdrowia mieszkańców Poznania. Dzięki temu, komunikacja publiczna stanie się bardziej atrakcyjnym środkiem lokomocji dla potencjalnych pasażerów, co z korzyścią wpłynie na funkcjonowanie całego układu komunikacyjnego. Projekt przyniesie znaczne korzyści społeczne nie tylko potencjalnym użytkownikom jego produktów, ale także pozostałej części mieszkańców Poznania oraz gmin znajdujących się w jego otoczeniu.	
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”		Nie dotyczy	
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt	0	2,1

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X	X	X	X	X	X	X	X		
Zadanie 1: Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap II od pętli Wilczak do skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego										
Część przygotowawcza:										
Dokumentacja techniczna	X	X	X	X						
Pozwolenia/decyzje/zgody				X						
Część inwestycyjna						X	X	X		

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego – etap II	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista rezerwowa Pozycja nr 15	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II/2018	IV/2019
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I/2018	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	100 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	100 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	50 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	MPK Poznań Sp. z o.o.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Operator wewnętrzny ze 100% udziałem Miasta Poznania	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Mandrysz Piotr.Mandrysz@mpk.poznan.pl 61 839 61 03	
11.	Opis projektu	W ramach projektu zakupionych zostanie 30 tramwajów niskopodłogowych. Pojazdy zastąpią wyeksploatowany tabor tramwajowy nie przystosowany do obsługi pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się. Dzięki realizacji projektu zwiększy się dostęp pasażerów do transportu publicznego oraz nastąpi przyspieszenie wymiany pasażerskiej na przystankach, co mieć będzie wpływ na zwiększenie efektywności transportu publicznego.. Projekt będzie komplementarny z projektami realizowanymi w ramach RPO dla Wielkopolski, konkretnie z Priorytetem 4 e: Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. W ramach RPO nastąpi rozwój infrastruktury tramwajowej oraz zakup taboru.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	brak	
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna”	

11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt zgodny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Poznania, Działanie 10.3, obszar „Transport”. PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Realizacja projektu jest zgodna z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w zakresie Osi priorytetowej VI: rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach (priorytet inwestycyjny 4.v. 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). Realizacja projektu wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez przesiadanie się pasażerów z transportu indywidualnego na nowoczesny transport zbiorowy. Zakłada się zakup taboru niskopodłogowego, dzięki czemu dodatkowo nastąpi dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru Pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt	0	30

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji	X				X	X				
Zadanie 1: Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego										
Część przygotowawcza:										
Przetarg				X						
Część inwestycyjna					X	X				

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Przebudowa trasy tramwajowej w ul. Królowej Jadwigi	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista rezerwowa Pozycja nr 16	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/ Miasto Poznań/ Poznań	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok II kw. 2017	data zakończenia kwartał/rok IV kw. 2020
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	Beneficjent planuje złożenie wniosku o dofinansowanie wraz z niezbędnymi załącznikami w IV kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	60 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	60 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	30 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Wnioskodawcą oraz podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków jest Miasto Poznań	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Wspólnota samorządowa/ jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Piotr Wiśniewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Funduszy Europejskich pl. Kolegiacki 17, 61 – 841 Poznań Tel. 61 878 5010; Fax. 61 878 5015; e-mail: kp@um.poznan.pl	
11.	Opis projektu	PI 4.v. W ramach projektu planowane są działania obejmujące przebudowę trasy tramwajowej w ciągu ul. Królowej Jadwigi wraz z węzłami AWF, Półwiejska i Wierzbicice wraz z infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów transportu publicznego. Przebudowa trasy tramwajowej w ulicy Królowej Jadwigi jest kluczowa dla usprawnienia podstawowego układu transportowego miasta – ciąg ten komunikuje główne węzły transportu publicznego, takie jak Rondo Kaponiera/Bałtyk/Most Dworcowy i Rondo Rataje. Ponadto Rondo Rataje jest jednym z głównych węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej aglomeracji poznańskiej (dworzec autobusowy komunikacji miejskiej i podmiejskiej). Z drugiej strony w rejonie Mostu Dworcowego znajduje się Zintegrowane Centrum Komunikacyjne łączące Dworzec Główny PKP, Dworzec Główny PKS oraz nowy przystanek Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Celem przedsięwzięcia jest: - podniesienie standardu obsługi pasażerów komunikacji publicznej, m.in. poprzez przebudowę przystanków tramwajowych i dostosowanie ich do obsługi osób niepełnosprawnych, - przyspieszenie przejazdu pojazdów lokalnego transportu zbiorowego, - wzrost jakości życia przy trasie tramwajowej ze względu na jej wyciszenie i zastosowanie nowoczesnych rozwiązań	

		wibroizolacyjnych, - osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego poprzez stworzenie warunków do zwiększenia liczby podróży komunikacją zbiorową (przyspieszenie przejazdu tramwajów i autobusów). Realizacja projektu jest zgodna z celami następujących dokumentów o charakterze strategicznym: - Strategia Rozwoju Kraju 2020, Cel II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich - Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 r. „Wielkopolska 2020”, (Cel operacyjny 1.2. Wzrost różnorodności oraz upowszechnianie efektywnych form transportu, cel operacyjny 1.5. Rozwój transportu zbiorowego) - Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej „Metropolia Poznań 2020” (program 2.3. Zintegrowany transport publiczny) - Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 Program Strategiczny – Zrównoważony rozwój transportu - Priorytet inwestycyjny 4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich obszarów rodzajów terytoriów, w szczególności w obszarach miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Projekt jest komplementarny z innymi inwestycjami zrealizowanymi w ramach perspektywy finansowej 2007-2013: - Przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) do Dworca Zachodniego w Poznaniu. - Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna - Odnowa infrastruktury transportu publicznego w związku z organizacją EURO 2012 - Przebudowa węzła komunikacyjnego Rondo Kaponiera oraz inwestycjami planowanymi do realizacji w ramach perspektywy 2014-2020: - Węzły integracji Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w obszarze funkcjonalnym Poznania (ZIT) - Poznań Centrum – etap I – przebudowa ulic: Św. Marcin, Fredry, Mielżyńskiego - Przebudowa trasy tramwajowej: Kórnicka - os. Lecha - Rondo Żegrze.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	W opracowaniu koncepcja przebudowy trasy tramwajowej. Planowane zakończenie prac koncepcyjnych i rozpoczęcie działań projektowych II kw. 2015 r. Przewidywane zakończenie prac projektowych - IV kw. 2016 r.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna.
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt zgodny z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Poznania, Działanie 10.3, obszar ‘Transport’. PGN został przygotowany w 2015r przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi	Projekt jest zgodny z celami osi priorytetowej VI: „Rozwój

	priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach”, a w szczególności z celem tej osi priorytetowej dotyczącym większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego. Priorytet inwestycyjny 4v. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego przede wszystkim na obszarze centrum miasta Poznania. Przyczyni się też do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, w tym m.in. na zmniejszenie hałasu generowanego przez ruch kołowy dzięki zastosowaniu metod wyciszających. Usprawniony zostanie również komfort podróży środkami transportu publicznego w tej części miasta poprzez jego przyspieszenie (nadanie priorytetu na skrzyżowaniach) oraz jego dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, jak również rodziców z małymi dziećmi. Celem ogólnym Projektu jest promocja nowego sposobu przemieszczania się osób przyjeżdżających do Poznania, poprzez zwiększenie ilości podróży komunikacją miejską dzięki stworzeniu optymalnego rozwiązania transportowego, z uwzględnieniem powiązań regionalnych obszaru województwa wielkopolskiego, dostosowywanie systemu transportowego do wymogów integracji i warunków współpracy całego regionu, jak również przeciwstawienie się i ograniczenie masowego użytkowania samochodów osobowych przy równoczesnym wzroście udziału komunikacji zbiorowej w podróżach na obszarze miasta Poznania. Przedsięwzięcie to jest dedykowane przede wszystkim do mieszkańców powiatów i gmin województwa wielkopolskiego wjeżdżających do Poznania od strony zachodniej oraz mieszkańców aglomeracji poznańskiej.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Nie dotyczy.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra (CI)	km	0	1,8

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji		X	X	X	X	X	X			
Część przygotowawcza:										
- Dokumentacja techniczna		X	X							
- Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X						
Część inwestycyjna										
Realizacja inwestycji				X	X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**
wspieranego ze środków PO LiŚ 2014-2020

1	Nazwa projektu	Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina	
2	Status projektu nadany przez Związek ZIT	REZERWOWY	
2a	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	LISTA REZERWOWA POZYCJA NR 17	
3	Lokalizacja inwestycji wojew./powiat/gmina	WOJ. WIELKOPOLSKIE/ POW. POZNAŃSKI/ Gmina Mosina	
4	Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (kwartał/rok)	Data zakończenia (kwartał/rok)
		II kwartał 2019	II kwartał 2020
5	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	I kwartał 2019	
6	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	5,7 mln zł	
7	Szacunkowy koszt kwalifikowalny w mln PLN	5,2 mln zł	
8	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN (max. 75% szacunkowych kosztów kwalifikowalnych)	3,9 mln zł	
9	Nazwa Wnioskodawcy/ podmiotu upoważnionego do ponoszenia wydatków	Gmina Mosina	
9a	Forma prawna Wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	wspólnota samorządowa - gmina	
10	Koordynator projektu - dane kontaktowe	Katarzyna Lewandowska, Urząd Miejski w Mosinie, pl. 20 Października 1, 62-050 Mosina Biuro Zarządzania Projektami i Funduszami Zewnętrznymi, , mail: euro@mosina.pl, tel.:61-8109-537	
11	Opis projektu*	Usytuowanie Gminy Mosina i postępujący rozwój poszczególnych sołectw pod względem m.in. rynku deweloperskiego, przyczynia się do podnoszenia się z roku na rok znaczenia Gminy jako miejsca odpoczynku i zamieszkania osób pracujących na co dzień w Poznaniu (lub innych okolicznych gminach). Znaczny odsetek mieszkańców Gminy Mosina podróżuje do Poznania samochodem. Alternatywne rozwiązania dostępne na terenie Gminy to transport kolejowy, autobusowy. Nie jest on w pełni dostosowany do potrzeb mieszkańców/ pracowników. Obecna jest potrzeba podniesienia poziomu jakości i rodzaju usług transportu zbiorowego oferowanego w Gminie Mosina podróżnym. Planowany projekt ma charakter kompleksowy –skupiający się na działaniach związanych z taboru wraz z działaniami o charakterze infrastrukturalnym. W ramach projektu zakłada się realizację takich zadań jak: zakup taboru autobusowego – 3 szt. – transport pasażerski spełniający standardy minimum Euro 6/ukierunkowany na alternatywne systemy napędowe; przebudowa, rozbudowa dróg mająca na celu wprowadzenie ruchu uprzywilejowanego lub uprzywilejowanie ruchu istniejącego pojazdów publicznego transportu zbiorowego; wyposażenie dróg, ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoki, zjazdy). Cele: -podniesienie jakości funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie Gminy Mosina, a jednocześnie – w MOF Poznania -podniesienie stopnia dostępności efektywnej ekonomicznie mobilności miejskiej ukierunkowanej na wzmacnianie gospodarki niskoemisyjnej -obniżenie poziomu zatłoczenia motoryzacyjnego Gminy Mosina wraz z poprawą płynności ruchu	
11a	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty itp.)	Beneficjent jest na etapie przygotowywania dokumentacji.	

11b	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (podać nr działania, z którym projekt jest zgodny)	Projekt „Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina” jest zgodny z projektem P1 „Poznańska Kolej Metropolitarna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania” zawartym w Strategii ZIT			
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym, z którym projekt jest zgodny. Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt „Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina” jest zgodny z zadaniami pn. Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego (w zakresie zakupu nowego taboru autobusowego), Budowa i modernizacja dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą (w zakresie budowy dodatkowych pasów ruchu; bus pasów), Budowa zintegrowanych funkcjonalnych punktów przesiadkowych skupiających różnego rodzaju transport publiczny i indywidualny (w zakresie kontynuacji realizacji koncepcji Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych w drodze skonsolidowanej koordynacji komunikacji Miejskiej skierowanej do Obsługi ZWP) wskazanymi do realizacji w pkt IX.8.1. Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Mosina. Projekt jest zgodny z załącznikiem do PGN Gminy Mosina – Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.			
12	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020	Projekt „Organizacja komunikacji miejskiej oraz zakup autobusów niskoemisyjnych w gminie Mosina” jest zgodny z Priorytetem Inwestycyjnym 4v. POIiŚ, wpisuje się w zakres Osi priorytetowej VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach poprzez zakładaną realizację działań o charakterze kompleksowym łączących inwestycje w tabor oraz infrastrukturalne ukierunkowane na wzmocnienie znaczenia i podniesienie poziomu realizacji założeń gospodarki niskoemisyjnej.			
13	Czy planowany do realizacji projekt, z w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”?	Nie dotyczy.			
14	Zakładane wskaźniki produktu / rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	km	0	0
		Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	0	3

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza			x	x	x					
1. Dokumentacja techniczna			x	x						
2. Pozwolenia/zgody/decyzje			x	x						
3. Zakup – zgodnie z PZP – procedura przetargowa				x	x					
Część inwestycyjna				x	x					
1. Bezpośrednia realizacja zadań inwestycyjnych – infrastruktura				x	x					
2. Bezpośrednia realizacja zadań inwestycyjnych - tabor				x	x					

Projekty komplementarne Strategii ZIT w MOF Poznania w zakresie przebudowy/rozbudowy sieci ciepłowniczych (PI 4v) przewidziane do dofinansowania ze środków PO LiŚ (przyznany limit na listę podstawową 11 795 230 €)

LISTA	nr na liście	wnioskodawca	opis projektu	planowany okres realizacji projektu	kwota dotacji PLN	Kwota dotacji narastająco PLN	kwota dotacji €	kwota dotacji narastająco €
Podstawowa	P1	Veolia Energia Poznań SA	Efektywna dystrybucja ciepła - Etap I	od 2016 do 2021	38 500 000	38 500 000	9 096 494	9 096 494
	P2	Kogeneracja Zachód Szamotuły	Modernizacja i rozbudowa Miejskiej Sieci Ciepłowniczej w Szamotułach	od 2017 do 2018	11 000 000	49 500 000	2 598 998	11 695 492
Rezerwowa	R1	Veolia Poznań	Efektywna dystrybucja ciepła - Etap II	od 2019 do 2021	11 000 000	60 500 000	2 598 998	14 294 490
	R2	Veolia Poznań	Rozbudowa miejskiej sieci ciepłowniczej w kierunku miasta Luboń	od 2019 do 2021	7 500 000	68 000 000	1 772 044	16 066 534

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **sieci przesyłowych energii cieplnej (PI 4v)**
wskazanego do dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Efektywna dystrybucja ciepła - Etap 1	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa, pozycja nr 1	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Aglomeracja poznańska, gminy: Poznań , Swarzędz, Buk, Murowana Goślina, Czerwonak – w powiecie poznańskim.	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		III kw. 2016	IV kw. 2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	II kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	63,2 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	51,4 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	38,5 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Veolia Energia Poznań S.A.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Veolia Energia Poznań Spółka Akcyjna	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Veolia Energia Poznań S.A. ul. Gdyńska 54, 61-016 Poznań telefon: 618211371, mariusz.wrona@veolia.com	
11.	Opis projektu	PI 4.v sieci ciepłownicze: W ramach zadania zrealizowane zostanie: - wymiana sieci kanałowych na preizolowane - likwidacja węzłów grupowych, - likwidacja lokalnych źródeł ciepła i podłączenie do sieci ciepłowniczej, - budowa przyłączy do istniejących budynków oraz węzłów, Zakres projektu zgodny z przyjętym programem operacyjnym POIiŚ 2014-2020.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Zlecono opracowanie dokumentacji technicznej wraz z uzyskaniem pozwoleń na budowę dla zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w latach 2016-2017. Dla zadań realizowanych w kolejnych latach dokumentacja będzie zlecana sukcesywnie z min. 2 letnim okresem wyprzedzenia przed przystąpieniem do realizacji zamierzenia.	
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 5 Strategii ZIT „Termomodernizacja i likwidacja niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”.	

11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt zgodny z PGN dla Miasta Poznania, Działanie 10.1, obszar ‘Energetyka’ Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.v. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji i dystrybucji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie energii pierwotnej oraz emisji zanieczyszczeń, w tym CO ₂ .		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt Veolia Energia Poznań S.A. spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	<u>Wskaźniki dla PI 4.v:</u> 1. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych 2. Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej	tony równoważnika CO ₂ GJ/rok	734 46277	412 25970

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji		X	X	X	X	X	X	X		
Zadanie 1: Efektywna dystrybucja ciepła										
Część przygotowawcza ¹ :										
- Dokumentacja techniczna		X	X	X	X	X	X			
- Pozwolenia/ decyzje /zgody		X	X	X	X	X	X			
Część inwestycyjna ²			X	X	X	X	X	X		

¹ 1 Zaznaczyć harmonogram uzyskiwania decyzji/pozwoleń, przygotowania niezbędnej dokumentacji, kwestie dotyczącą ew. dostępności gruntu

² 2 Szczegółowy harmonogram i opis zakresu planowanych czynności inwestycyjnych w ramach danego zadania

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **sieci przesyłowych energii cieplnej (PI 4v)**
wskazanego do dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Modernizacja i rozbudowa Miejskiej Sieci Ciepłowniczej w Szamotułach	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa, pozycja nr 2	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	woj. wielkopolskie / pow. szamotulski / gm. Szamotuły	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kwartał 2017 roku	IV kwartał 2018 roku
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	III kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	18,4 mln zł	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	14,7 mln zł	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	11,0 mln zł	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Kogeneracja Zachód SA, 61-102 Poznań, ul. Czartoria 1	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka Akcyjna realizująca zadania własne gminy w zakresie zaopatrzenia gminy w ciepło i energię elektryczną. Dostawca usług energetycznych w rozumieniu Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Waldemar Matuszewicz, tel. kom. 605 322 048, e-mail: w.matuszewicz@kogeneracjazachod.pl	
11.	Opis projektu	Projekt polega na modernizacji i rozbudowie Miejskiej Sieci Ciepłowniczej w Szamotułach. W ramach Projektu zrealizowane będą następujące zadania: – przebudowa istniejących sieci ciepłowniczych kanałowych na sieci preizolowane (około 6,1 km), – likwidacja węzłów grupowych oraz budowa przyłączy do istniejących budynków, – zainstalowanie w budynkach węzłów dwufunkcyjnych, – budowa nowych odcinków sieci ciepłej preizolowanej w celu likwidacji istniejących lokalnych źródeł ciepła (około 3,5 km), – likwidacja źródeł niskiej emisji i przyłączenie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej. Zmodernizowany i rozbudowany system ciepłowniczy Szamotuł przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej w produkcji przesyłu ciepła oraz do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Projekt spowoduje likwidację lokalnych kotłowni na paliwo stałe, gaz i olej. Jednolita sieć ciepłownicza umożliwi przyłączenie odbiorców w dowolnej części miasta zasilanych dotychczas ze źródeł indywidualnych i lokalnych. Prowadzona równolegle sieć światłowodowa umożliwi skonstruowanie Inteligentnej Sieci Energetycznej poprzez możliwość pełnego monitoringu źródeł energii i sieci dystrybucyjno-rozdzielczych. Światłowód umożliwi także indywidualne rozliczanie każdego odbiorcy energii oraz monitorowanie zużycia energii u dowolnych grup odbiorców.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja,	Wnioskodawca jest właścicielem istniejących na terenie Szamotuł kotłowni i lokalnych (osiedlowych) sieci ciepłowniczych. Opracowana jest koncepcja	

	pozwolenia, audyty)	Programowo-Przestrzenna Systemu Energetycznego Miasta Szamotuły. Rozpoczęto prace nad audytem energetycznym. Kompletowane są dane do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przewidywany harmonogram działań: 1. Wykonanie audytu energetycznego – do 31.07.2015 r. 2. Opracowanie Studium Wykonalności – do 31.08.2015 r. 3. Uzyskanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – do 31.10.2015 r. 4. Wykonanie dokumentacji budowlanej – do 15.12.2015 r. 5. Uzyskanie pozwolenia na budowę – do 31.03.2016 r. 6. Wybór wykonawcy – do 31.03.2016 r. 7. Rozpoczęcie prac budowlanych – po 01.04.2016 r. 8. Zakończenie inwestycji, osiągnięcie efektu rzeczowego – 31.10.2017 r.			
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z Projektem 8 Strategii ZIT w MOF Poznania „Termomodernizacja i ograniczenie niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”			
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt jest zgodny z PGN dla Miasta i Gminy Szamotuły, rozdział 9.1 ‘Energetyka’. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013			
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.v. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji i dystrybucji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie zmniejszenie strat ciepła i poprawa sprawności przesyłu dla nowej sieci na poziomie ok. 100 toe/rok.			
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.			
14	Zakładane wskaźniki rezultatu dla Systemu Energetycznego w Szamotułach (porównaj PO IiŚ str. 43)	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Zużycie energii pierwotnej	toe	1700	1600
		Emisja gazów cieplarnianych	t	4000	2900
		Sprawność przesyłania energii	%	83	89
		Liczba ludności narażonej na stężenie PM10 przewyższające dzienny limit przez więcej niż 35 dni w roku – średnia 3-letnia	osób	19.000 *	16.000 *

* Do oceny jakości powietrza w powiecie szamotulskim pod kątem ochrony zdrowia WIOŚ w Poznaniu wykorzystał pomiary wykonywane na terenie powiatu, klasyfikację na zasadzie analogii – pomiary substancji wykonane na innych stanowiskach pomiarowych w strefie wielkopolskiej oraz wyniki modelowania matematycznego. Wartości otrzymane w roku 2012 w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych, poziomów docelowych i poziomu celu długoterminowego pozwoliły na zakwalifikowanie powiatu, będącego składową strefy wielkopolskiej, do niższych klas: do klasy A – dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, benzenu, pyłu PM_{2,5} oraz metali oznaczanych w pyłe PM₁₀, **do klasy C – ze względu na wynik oceny ozonu, pyłu PM₁₀ i benzo(a)pirenu oznaczanego w pyłe PM₁₀**. W przypadku pyłu PM₁₀ podkreślić należy, że odnotowywane są tylko przekroczenia dopuszczalnego poziomu dla 24-godzin. Na żadnym stanowisku nie odnotowano przekroczeń stężenia średniego dla roku. Stwierdzono również przekroczenie wartości normatywnej ozonu (120 µg/m³) wyznaczonej jako poziom celu długoterminowego. Termin osiągnięcia poziomu celu długoterminowego określono na rok 2020.

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Zakupienie oddziału ciepłowniczego ZGK Szamotuły	X									
Koncepcja Programowo-Przestrzenna Systemu Energetycznego Miasta Szamotuły.		X								
Audyt energetyczny systemu ciepłowniczego-energetycznego miasta Szamotuły		X								
Decyzja Środowiskowa dla budowy sieci ciepłowniczej		X								
Studium Wykonalności		X								
Dokumentacja budowlano-wykonawcza sieci ciepłowniczej		X								
Pozwolenie na budowę sieci ciepłowniczej			X							
Część inwestycyjna										
Budowa sieci ciepłowniczego-energetycznego z linią światłowodową			X	X						
Uruchomienie systemu informatycznego Inteligentna Sieć Energetyczna				X						
Rozruch sieci ciepłowniczej				X						
Przekazanie do eksploatacji sieci ciepłowniczej				X						
Przyłączanie nowych odbiorców energii ciepłej i chłodu				X	X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **sieci przesyłowych energii cieplnej (PI 4v)**
wskazanego do dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Efektywna dystrybucja ciepła - Etap 2	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista rezerwowa, pozycja nr 1	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Aglomeracja poznańska, gminy: Poznań , Swarzędz, Buk, Murowana Goślina, Czerwonak – w powiecie poznańskim.	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		II kw. 2019	IV kw. 2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kw. 2015	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	18,0 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	14,7 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	11,0 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Veolia Energia Poznań S.A.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Veolia Energia Poznań Spółka Akcyjna	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Veolia Energia Poznań S.A. ul. Gdyńska 54, 61-016 Poznań telefon: 618211371, mariusz.wrona@veolia.com	
11.	Opis projektu	PI 4.v sieci ciepłownicze: W ramach zadania zrealizowane zostanie: - wymiana sieci kanałowych na preizolowane - likwidacja węzłów grupowych, - likwidacja lokalnych źródeł ciepła i podłączenie do sieci ciepłowniczej, - budowa przyłączy do istniejących budynków oraz węzłów, Zakres projektu zgodny z przyjętym programem operacyjnym POIiŚ 2014-2020.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Dokumentacja będzie zlecana sukcesywnie z min. 2 letnim okresem wyprzedzenia przed przystąpieniem do realizacji zamierzenia.	
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 5 Strategii ZIT „Termomodernizacja i likwidacja niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”.	
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt zgodny z PGN dla Miasta Poznania, Działanie 10.1, obszar 'Energetyka'. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013	

12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.v. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji i dystrybucji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie energii pierwotnej oraz emisji zanieczyszczeń, w tym CO ₂ .		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt Veolia Energia Poznań S.A. spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	<u>Wskaźniki dla PI 4.v:</u> 3. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych 4. Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej	tony równoważnika CO ₂ GJ/rok	412 25970	320 20169

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji				X	X	X	X	X		
Zadanie 1: Efektywna dystrybucja ciepła										
Część przygotowawcza ³ :										
- Dokumentacja techniczna				X	X	X	X			
- Pozwolenia/ decyzje /zgody				X	X	X	X			
Część inwestycyjna ⁴						X	X	X		

^{3 3} Zaznaczyć harmonogram uzyskiwania decyzji/pozwoleń, przygotowania niezbędnej dokumentacji, kwestie dotyczącą ew. dostępności gruntu

⁴ Szczegółowy harmonogram i opis zakresu planowanych czynności inwestycyjnych w ramach danego zadania

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania
dotyczącego inwestycji w zakresie **sieci przesyłowych energii cieplnej (PI 4v)**
wskazanego do dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Rozbudowa miejskiej sieci ciepłowniczej w kierunku miasta Luboń	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista rezerwowa, pozycja nr 2	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Aglomeracja poznańska, miasto Luboń.	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok II kw. 2019	data zakończenia kwartał/rok Iv kw. 2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	III kw. 2018	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	12,3 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	10,0 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	7,5 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Veolia Energia Poznań S.A.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Veolia Energia Poznań Spółka Akcyjna	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Veolia Energia Poznań S.A. ul. Gdyńska 54, 61-016 Poznań telefon: 618211371, mariusz.wrona@veolia.com	
11.	Opis projektu	PI 4.v sieci ciepłownicze: Budowa sieci ciepłowniczej zasilającej budynki mieszkalne, użyteczności publicznej i innych. Celem inwestycji jest podłączenie lokalnej sieci ciepłowniczej miasta Lubonia zasilanej przez lokalne, węglowe źródło ciepła do miejskiej sieci ciepłowniczej aglomeracji poznańskiej zasilanej z kogeneracyjnego źródła ciepła. W wyniku inwestycji produkcja ciepła z źródła węglowego zostanie wstrzymana i zastąpiona ciepłem ze źródła kogeneracyjnego co przyczyni się do ograniczenia emisji CO2 i emisji pyłów. Moc przewidziana do podłączenia: ok. 10 MW. Zakres projektu zgodny z przyjętym programem operacyjnym POIiŚ 2014-2020.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Dla zadań realizowanych w kolejnych latach dokumentacja będzie zlecana sukcesywnie z min. 2 letnim okresem wyprzedzenia przed przystąpieniem do realizacji zamierzenia.	
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 5 Strategii ZIT „Termomodernizacja i likwidacja niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”	
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w dokumencie, z	Projekt zgodny z PGN dla Miasta Poznania, Działanie 10.1 obszar ‘Energetyka’ Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.	

	którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.v. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji i dystrybucji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie energii pierwotnej oraz emisji zanieczyszczeń, w tym CO ₂ .
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt Veolia Energia Poznań S.A. spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka
	Wskaźniki dla PI 4.v:	
	1. Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂
	2. Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej	GJ/rok
		Wartość bazowa
		Wartość docelowa
		1691
		1383
		70784
		57914

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji				X	X	X	X	X		
Część przygotowawcza ⁵ :										
- Dokumentacja techniczna				X	X	X	X			
- Pozwolenia/ decyzje/ zgody				X	X	X	X			
Część inwestycyjna ⁶						X	X	X		

^{5 5} Zaznaczyć harmonogram uzyskiwania decyzji/pozwoleń, przygotowania niezbędnej dokumentacji, kwestie dotyczącą ew. dostępności gruntu

⁶ Szczegółowy harmonogram i opis zakresu planowanych czynności inwestycyjnych w ramach danego zadania

Projekty komplementarne Strategii ZIT w MOF Poznania w zakresie sieci ciepłych wykorzystujących ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji (PI4vi) przewidziane do dofinansowania ze środków PO IiŚ (przyznany limit 10 526 310 €)

LISTA	nr na liście	wnioskodawca	opis projektu	planowany okres realizacji projektu	kwota dotacji PLN	kwota dotacji narastająco PLN	kwota dotacji €	kwota dotacji narastająco €
Podstawowa "	P1	Veolia Poznań	Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe - Etap I	od 2016 do 2021	37 900 000	37 900 000	8 954 730	8 954 730
	P2	Kogeneracja Zachód Szamotuły	Budowa sieci ciepłowniczej z przyłączami dla nowopowstającego Osiedla Mieszkaniowego w Bogdanowie gm. Oborniki	od 2017 do 2018	2 400 000	40 300 000	567 054	9 521 784
	P3	Kogeneracja Zachód Szamotuły	Budowa przyłączy do sieci ciepłowniczej w Szamotułach w celu wykorzystania energii z wysokosprawnej kogeneracji	od 2017 do 2018	4 200 000	44 500 000	992 345	10 514 129
	R1	Veolia Poznań	Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe - Etap II	od 2019 do 2021	6 600 000	51 100 000	1 559 399	12 073 528

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego inwestycji w zakresie: **sieci ciepłownicze wykorzystujące ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji (PI 4vi)** wspieranego ze środków PO IiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe – ETAP 1	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa, pozycja nr 1	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Aglomeracja poznańska, gminy: Poznań , Swarzędz, Buk, Murowana Goślina, Czerwonak – w powiecie poznańskim.	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		III kw. 2016	IV kw. 2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	III kw. 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	62,2 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	50,6 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	37,9 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	<u>Veolia</u> Energia Poznań S.A.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	<u>Veolia</u> Energia Poznań Spółka Akcyjna	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Veolia Energia Poznań S.A. ul. Gdyńska 54, 61-016 Poznań telefon: 618211371, mariusz.wrona@veolia.com	
11.	Opis projektu	PI 4.vi sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji: Budowa przyłączy do sieci ciepłowniczych umożliwiającą wykorzystanie ciepła wytworzonego w warunkach wysokosprawnej kogeneracji wraz z rozbudową/budową sieci ciepłowniczych. Projekt ma na celu zwiększenie produkcji energii w skojarzeniu i ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji oraz zwiększenie wykorzystania ciepła systemowego. W ramach projektu wykonane zostaną: • podłączenia nowych odbiorców (nowo wybudowanych i nowo budowanych budynków nie posiadających do tej pory źródła ciepła). • rozbudowa sieci w celu zapewnienia dostaw ciepła nowym obszarom rozwojowym aglomeracji, Planowana moc podłączenia nowych odbiorców w tym budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej to około 110,0 MW. Zakres projektu zgodny z przyjętym programem operacyjnym POIiŚ 2014-2020.	

11 a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Zlecono opracowanie dokumentacji technicznej wraz z uzyskaniem pozwoleń na budowę dla zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w latach 2016-2017. Dla zadań realizowanych w kolejnych latach dokumentacja będzie zlecana sukcesywnie z min. 2 letnim okresem wyprzedzenia przed przystąpieniem do realizacji zamierzenia.		
11 b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 5 Strategii ZIT „Termomodernizacja i likwidacja niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”		
11 c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt jest zgodny z PGN dla Miasta Poznania, Działanie 10.1, obszar 'Energia'. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.vi. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie energii pierwotnej.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego	Projekt Veolia Energia Poznań S.A. spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	<u>Wskaźniki dla PI 4.vi:</u> 5. Długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej	km	0	19

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji		X	X	X	X	X	X	X		
Część przygotowawcza										
- Dokumentacja techniczna		X	X	X	X	X	X			
- Pozwolenia/decyzje/zgody			X	X	X	X	X			
Część inwestycyjna				X	X	X	X	X		

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego inwestycji w zakresie: **sieci ciepłownicze wykorzystujące ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji (PI 4vi)** wspieranych w POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Budowa sieci ciepłowniczej z przyłączami dla nowopowstającego Osiedla Mieszkaniowego w Bogdanowie gm. Oborniki	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa, pozycja nr 2	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	woj. wielkopolskie / pow. obornicki / gm. Oborniki	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kwartał 2017 roku	II kwartał 2018 roku
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	4,0 mln zł	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	3,2 mln zł	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	2,4 mln zł	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Kogeneracja Zachód SA, 61-102 Poznań, ul. Czartoria 1	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka Akcyjna realizująca zadania własne gminy w zakresie zaopatrzenia gminy w ciepło i energię elektryczną. Dostawca usług energetycznych w rozumieniu Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Waldemar Matusiewicz, tel. kom. 605 322 048, e-mail: w.matusiewicz@kogeneracjazachod.pl	
11.	Opis projektu	Planowany projekt zakłada budowę sieci przesyłowej o długości około 3 km oraz budowę przyłączy dla około ośmiuset nowych odbiorców ciepła – mieszkańców powstającego osiedla mieszkaniowego w Bogdanowie, które jest obszarem rozwojowym gminy Oborniki. Prowadzona równolegle sieć światłowodowa umożliwi skonstruowanie Inteligentnej Sieci Ciepłowniczej poprzez możliwość pełnego monitoringu źródeł energii i sieci dystrybucyjno-rozdzielczych. Światłowód umożliwi także indywidualne rozliczanie każdego odbiorcy energii cieplnej oraz monitorowanie zużycia energii u dowolnych grup odbiorców.	
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Opracowana jest koncepcja Systemu Energetycznego Miasta Oborniki. Rozpoczęto prace nad audytem energetycznym. Kompletowane są dane do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przewidywany harmonogram działań: 1. Wykonanie audytu energetycznego – III kw. 2016 r. 2. Opracowanie Studium Wykonalności – IV kw. 2016 r. 3. Uzyskanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – IV kw. 2016 r. 4. Wykonanie dokumentacji budowlanej – IV kw. 2016 r. 5. Uzyskanie pozwolenia na budowę – do I kw. 2017 r. 6. Wybór wykonawcy – I kw. 2016 r. 7. Rozpoczęcie prac budowlanych – II kw. 2017 r. 8. Zakończenie inwestycji – II kw. 2018	

11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z Projektem 8 Strategii ZIT w MOF Poznania „Termomodernizacja i ograniczenie niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”			
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny) Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt jest zgodny z PGN dla Miasta i Gminy Oborniki rozdział 9.1 obszar ‘Energetyka’. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013			
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I Osi Priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” oraz Priorytetem Inwestycyjnym 4.vi „Promowanie wykorzystania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe”. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie zużycia energii pierwotnej i emisji CO ₂ .			
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.			
14	Zakładane wskaźniki produktu/rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Zużycie energii pierwotnej	toe	1100	1000
		Ilość energii elektrycznej produkowanej w skojarzeniu	MWh/rok	0	11.200
		Liczba wybudowanych / zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach kogeneracji	szt.		1
		Roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂		9,2
		Przyrost zdolności wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	MW		0
		Przyrost zdolności wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji	MW		2,0

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Koncepcja Systemu Energetycznego Miasta Oborniki			X							
Audyt energetyczny systemu ciepłowniczo-energetycznego miasta Oborniki			X							
Warunki przyłączenia do sieci ENEA Operator			X							
Decyzja Środowiskowa dla budowy sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego			X							
Studium Wykonalności			X							
Dokumentacja budowlano-wykonawcza sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego			X							
Pozwolenie na budowę sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego				X						
Część inwestycyjna										
Budowa sieci ciepłowniczej oraz przyłącza elektrycznego				X	X					
Rozruch sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego					X					
Przekazanie do eksploatacji sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego					X					
Przyłączanie nowych odbiorców energii ciepłej					X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego inwestycji w zakresie: **sieci ciepłownicze wykorzystujące ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji (PI 4vi)** wspieranych w POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Budowa przyłączy do sieci ciepłowniczej w Szamotułach w celu wykorzystania energii z wysokosprawnej kogeneracji	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa, pozycja nr 3	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	woj. wielkopolskie / pow. szamotulski / gm. Szamotuły	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kwartał 2017 roku	IV kwartał 2018 roku
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	III kwartał 2016	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	7,0 mln zł	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	5,6 mln zł	
8.	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN	4,2 mln zł	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Kogeneracja Zachód SA, 61-102 Poznań, ul. Czartoria 1	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka Akcyjna realizująca zadania własne gminy w zakresie zaopatrzenia gminy w ciepło i energię elektryczną. Dostawca usług energetycznych w rozumieniu Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Waldemar Matusiewicz, tel. kom. 605 322 048, e-mail: w.matusiewicz@kogeneracjazachod.pl	
11.	Opis projektu	W kotłowni K-817 na os. Kopernika w Szamotułach zainstalowany jest obecnie zespół kogeneracyjny o mocy 250 kWe. Wnioskodawca przystąpił do modernizacji tej kotłowni polegającej na zainstalowaniu nowego zespołu kogeneracyjnego o mocy 890 kWe. Zwiększona również będzie moc zainstalowanych w tej kotłowni kotłów szczytowych. Jednocześnie w kotłowni K-814 przy ul. Sportowej w Szamotułach będzie zainstalowany nowy zespół kogeneracyjny o mocy 1.200 kWe. W tej kotłowni będzie wybudowany chiller absorpcyjny do wytwarzania wody lodowej o mocy 500 kWt. Również w tej kotłowni będą zainstalowane nowe kotły szczytowe. Planowany projekt zakłada budowę dwóch odcinków wysokosprawnej, efektywnej sieci dystrybucji ciepła i chłodu pozwalających na przyłączenie nowych odbiorców ciepła i chłodu wytworzonego w dwóch wyżej opisanych źródłach kogeneracyjnych. W ramach Projektu zrealizowane będą następujące zadania: – budowa nowych odcinków sieci ciepłowniczych i chłodu w celu przyłączenia nowych odbiorców (około 3,0 km), – budowa przyłączy do nowych odbiorców, – budowa dwufunkcyjnych węzłów ciepłowniczych u nowych odbiorców. Realizacja Projektu spowoduje zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji poprzez zwiększenie wykorzystania ciepła wytwarzanego w wysokosprawnej kogeneracji Prowadzona równolegle sieć światłowodowa umożliwi skonstruowanie	

		Inteligentnej Sieci Energetycznej poprzez możliwość pełnego monitoringu źródeł energii i sieci dystrybucyjno-rozdzielczych. Światłowód umożliwi także indywidualne rozliczanie każdego odbiorcy energii oraz monitorowanie zużycia energii u dowolnych grup odbiorców.			
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Wnioskodawca jest właścicielem istniejących na terenie Szamotuł kotłowni i lokalnych (osiedlowych) sieci ciepłowniczych. Opracowana jest koncepcja Programowo-Przestrzenna Systemu Energetycznego Miasta Szamotuły. Rozpoczęto prace nad audytem energetycznym. Kompletowane są dane do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Przewidywany harmonogram działań: 1. Wykonanie audytu energetycznego – do 31.07.2015 r. 2. Opracowanie Studium Wykonalności – do 31.08.2015 r. 3. Uzyskanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – do 31.10.2015 r. 4. Wykonanie dokumentacji budowlanej – do 15.12.2015 r. 5. Uzyskanie pozwolenia na budowę – do 31.03.2016 r. 6. Wybór wykonawcy – do 31.03.2016 r. 7. Rozpoczęcie prac budowlanych – po 01.04.2016 r. 8. Zakończenie inwestycji, osiągnięcie efektu rzeczowego – 31.10.2017			
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z Projektem 8 Strategii ZIT w MOF Poznania „Termomodernizacja i ograniczenie niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”			
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny) Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013?	Projekt jest zgodny z PGN dla Miasta i Gminy Szamotuły, rozdział 9.1 obszar 'Energetyka'. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013			
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I Osi Priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” oraz Priorytetem Inwestycyjnym 4.vi „Promowanie wykorzystania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe”. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie zużycia energii pierwotnej i emisji CO₂.			
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”	Projekt spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.			
14	Zakładane wskaźniki produktu/rezultatu	Wskaźnik	Jednostka	Wartość bazowa (2012)	Wartość docelowa
		Zużycie energii pierwotnej	toe	1700	1600
		Ilość energii elektrycznej produkowanej w skojarzeniu	MWh/rok	0	17.000
		Liczba wybudowanych / zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach kogeneracji	szt.		4
		Roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂		14

		Przyrost zdolności wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	MW		1,2
		Przyrost zdolności wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji	MW		3,0

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram realizacji zadań	do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Część przygotowawcza										
Zakupienie oddziału ciepłowniczego ZGK Szamotuły	X									
Koncepcja Programowo-Przestrzenna Systemu Energetycznego Miasta Szamotuły.		X								
Audyt energetyczny systemu ciepłowniczego-energetycznego miasta Szamotuły		X								
Warunki przyłączenia do sieci ENEA Operator		X								
Decyzja Środowiskowa dla budowy sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego		X								
Studium Wykonalności		X								
Dokumentacja budowlano-wykonawcza sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego		X								
Pozwolenie na budowę sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego			X							
Część inwestycyjna										
Budowa sieci ciepłowniczej z linią światłowodową oraz przyłącza elektrycznego				X	X					
Uruchomienie systemu informatycznego Inteligentna Sieć Energetyczna					X					
Rozruch sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego					X					
Przekazanie do eksploatacji sieci ciepłowniczej i przyłącza elektrycznego					X					
Przyłączanie nowych odbiorców energii ciepłej oraz chłodu					X	X	X			

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego inwestycji w zakresie: **sieci ciepłownicze wykorzystujące ciepło wytwarzane w wysokosprawnej kogeneracji (PI 4vi)** wspieranego ze środków PO IiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Wykorzystanie wysokosprawnej kogeneracji w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe – ETAP 2	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Rezerwowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista rezerwowa, pozycja nr 1	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Aglomeracja poznańska, gminy: Poznań , Swarzędz, Buk, Murowana Goślina, Czerwonak – w powiecie poznańskim.	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		2019	2021
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	IV kw. 2015	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	10,8 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	8,8 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	6,6 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Veolia Energia Poznań S.A.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Veolia Energia Poznań Spółka Akcyjna	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Veolia Energia Poznań S.A. ul. Gdyńska 54, 61-016 Poznań telefon: 618211371, mariusz.wrona@veolia.com	
11.	Opis projektu	PI 4.vi sieci ciepłownicze w zakresie kogeneracji: Budowa przyłączy do sieci ciepłowniczych umożliwiającą wykorzystanie ciepła wytworzonego w warunkach wysokosprawnej kogeneracji wraz z rozbudową/budową sieci ciepłowniczych. Projekt ma na celu zwiększenie produkcji energii w skojarzeniu i ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji oraz zwiększenie wykorzystania ciepła systemowego. W ramach projektu wykonane zostaną: • podłączenia nowych odbiorców (nowo wybudowanych i nowo budowanych budynków nie posiadających do tej pory źródła ciepła). • rozbudowa sieci w celu zapewnienia dostaw ciepła nowym obszarom rozwojowym aglomeracji, Planowana moc podłączenia nowych odbiorców w tym budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej to około 20,0 MW. Zakres projektu zgodny z przyjętym programem operacyjnym POIiŚ 2014-2020.	
11 a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Dokumentacja będzie zlecana sukcesywnie z min. 2 letnim okresem wyprzedzenia przed przystąpieniem do realizacji zamierzenia.	

11 b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Projekt jest zgodny z projektem 5 Strategii ZIT „Termomodernizacja i likwidacja niskiej emisji na obszarze funkcjonalnym Poznania”		
11c	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr „działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	Projekt jest zgodny z PGN dla Miasta Poznania, działania 10.1, obszar ‘Energetyka’. PGN został przygotowany w 2015r, przyjęty uchwałą Rady Miasta Poznania nr XXV/339/VII/2016 r. z dnia 23.02.2016 r..r. Przygotowanie PGN finansowane w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem i celami I. Osi priorytetowej „Zmniejszenie emisyjności gospodarki” w ramach PI 4.vi. Cel: zwiększenie efektywności energetycznej na poziomie produkcji, zmniejszające emisję zanieczyszczeń. Efektem będzie ograniczenie energii pierwotnej.		
13.	Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego	Projekt Veolia Energia Poznań S.A. spełnia warunki zgodnie z art. 2 pkt. 41 Dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.		
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	<u>Wskaźniki dla PI 4.vi:</u>			
	6. Długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej	km	0	10

Harmonogram realizacji projektu

Harmonogram zadań	Do końca 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Całkowity termin realizacji inwestycji				X	X	X	X	X		
Część przygotowawcza										
- Dokumentacja techniczna				X	X	X	X			
- Pozwolenia/decyzje/zgody				X	X	X	X			
Część inwestycyjna				X	X	X	X	X		