

**ZAŁĄCZNIK 3.1 FISZKI PROJEKTÓW
KOMPLEMENTARNYCH DO STRATEGII ZIT
FINANSOWANYCH Z POIIS W TRYBIE
POZAKONKURSOWYM**

Poznań, luty 2022

nr na liście podstawowej	wnioskodawca	opis projektu	planowany okres realizacji projektu	kwota dotacji PLN	kwota dotacji narastająco PLN
P1	Gmina Czerwonak	Budowa pętli autobusowej wraz z przystankiem komunikacji publicznej, zlokalizowanych na ul. Północnej w Promnicach	IV kw. 2022-II kw. 2023	850 000	850 000
P2	Gmina Komorniki	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Komorniki	I kw. 2022-IV kw. 2022	1 000 000	1 850 000
P3	Gmina Mosina	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez gminę Mosina	IV kw. 2021-I kw. 2023	1 000 000	2 850 000
P4	Miasto Puszczykowo	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Miasto Puszczykowo	II kw. 2022-I kw. 2023	1 000 000	3 850 000
P5	Gmina Rokietnica	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Rokietnica	IV kw. 2022-II kw. 2023	1 000 000	4 850 000
P6	Gmina Suchy Las	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Suchy Las	I/II kw. 2022 – II kw. 2023	1 000 000	5 850 000
P7	Gmina Swarzędz	Rozwój niskoemisyjnej mobilności miejskiej na terenie Gminy Swarzędz (etap III) – zwiększenie funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Swarzędzu	II kw. 2021-II kw. 2022	1 650 000	7 500 000
P8	Gmina Szamotuły	Wzrost funkcjonalności zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie Szamotuł	III kw. 2021-II kw. 2022	1 000 000	8 500 000
P9	Stowarzyszenie Metropolia Poznań	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań do 2030 r. (SUMP)	I kw. 2022-II kw.2023	1 500 000	10 000 000

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

1.	Nazwa projektu	Budowa pętli autobusowej wraz z przystankiem komunikacji publicznej, zlokalizowanych na ul. Północnej w Promnicach	
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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	województwo wielkopolskie, powiat poznański, gmina Czerwonak	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV kwartał 2022 r.	II kwartał 2023 r.
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022 r.	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1,23 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,0 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	0,85 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Czerwonak	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Rafał Adamski, tel. 61/65-44-267 e-mail: rafal.adamski@czerwonak.pl	

11.	Opis projektu	<p>W ramach realizacji zadania planowane jest wybudowanie pętli przeznaczonej do zawracania autobusów wraz z budową 1 przystanku autobusowego komunikacji publicznej, zlokalizowanych na ulicy Północnej w Promnicach. Nawierzchnia pętli z betonowej kostki brukowej, odwodnienie pętli w postaci kanalizacji deszczowej oraz oświetlenie typu LED.</p> <p>W projekcie przewiduje się poniesienie wydatków na: roboty budowlane oraz działania informacyjno-promocyjne.</p> <p>Celem realizacji zadania są: poprawa warunków funkcjonowania transportu zbiorowego oraz poprawa jakości świadczenia usług dla pasażerów. Inwestycja w dużym stopniu wpłynie na większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego i podmiejskiego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego. Budowa obiektu przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach i na terenach podmiejskich, wpłynie korzystnie na płynność ruchu oraz w znacznym stopniu ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne.</p> <p>Projekt powiązany jest z innymi projektami realizowanymi w Gminie Czerwonak w formule strategii ZIT w ramach RPO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) „Węzeł przesiadkowy Czerwonak” RPWP.03.03.03-30-0028/16, 2) „Węzeł przesiadkowy Czerwonak Osiedle” RPWP.03.03.03-30-0027/16, 3) „Węzeł przesiadkowy Owińska” RPWP.03.03.03-30-0029/16, 4) „Węzeł przesiadkowy Bolechowo” RPWP.03.03.03-30.0030/16.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Wnioskodawca posiada opracowaną dokumentację projektowo-kosztorysową dla zadania oraz uzyskał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Dla zadania uzyskano również decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Cel strategiczny ZIT:</p> <p>Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej.</p> <p>Oś strategii Metropolia 2020:</p> <p>Infrastruktura i organizacja transportu.</p> <p>Projekty/podprojekty ZIT:</p> <p>P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.</p>

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 ?		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Czerwonak Obszar: Transport Działanie: Zakup autobusów niskoemisyjnych wraz z budową, modernizacją i remontem przystanków Lata wdrażania działania: 2015-2024. 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		Oś priorytetowa VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach. Większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach. Dzięki podejmowanym działaniom nastąpi zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawa płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.	
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 wybudowanych przystanków autobusowych komunikacji publicznej	szt.	0	1

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

1.	Nazwa projektu	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Komorniki	
2.	Status projektu nadany przez Związek ZIT (podstawowy/rezerwowy)	Projekt podstawowy	
2a.	Pozycja na liście (podstawowa/rezerwowa) nadana przez Związek ZIT według priorytetyzacji projektu	Lista podstawowa	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolska/Poznań/Komorniki	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I kwartał 2022r.	IV kwartał 2022r.
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022r.	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1, 2 mln PLN (cena netto) 1, 476 mln PLN (cena brutto)	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1, 2 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG KOMUNALNYCH KOMORNIKI	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Andrzej Jezierski; andrzej.jezierski@pukkomorniki.pl Tel. 61 810 81 55	
11.	Opis projektu	Zakup jednego fabrycznie nowego niskoemisyjnego, hybrydowego, niskopodłogowego autobusu miejskiego.	

		<p>Autobusy hybrydowe są zasilane energią elektryczną podczas ruszania i postojów na przystankach, są wyposażone w baterie, silnik elektryczny i mają niskoemisyjny silnik diesla. Akumulacja energii elektrycznej pochodzi z rekuperacji, baterie ładują się podczas hamowania silnikiem, a autobus nie wymaga dodatkowej infrastruktury do ładowania. Magazynowanie energii zbudowane jest w oparciu o akumulatory lub superkondensatory. Autobusy o napędzie hybrydowym są do 40% wydajniejsze niż porównywalne autobusy z silnikiem diesla, są bardziej ciche i bardziej przyjazne dla środowiska, charakteryzują się niższą emisją zanieczyszczeń i zużycia energii.</p> <p>Realizacja projektu 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. Dodatkowymi funkcjami spełnianymi przez projekt jest wspieranie rozwoju gospodarczego i wzrostu konkurencyjności rynku pracy.</p>
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Posiadamy specyfikację istotnych warunków zamówienia dla zakupu autobusów (dokumentacja: Opis Przedmiotu Zamówienia).
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Projekt jest zgodny z projektem P1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF” Poznania</p> <p>Cel strategiczny ZIT: <i>Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej Oś priorytetowa WRPO 2014-2020.</i></p> <p>Oś Strategii Metropolia 2020: <i>Infrastruktura i organizacja transportu.</i></p> <p>Oś priorytetowa WRPO 2014+: <i>3 Energia.</i></p> <p>Zakupiony autobus będzie dowoził 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.</p>
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	Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Metropolii Poznań wykonano na podstawie umowy nr 39/2014. Dokument ten jest zgodny z zakresem określonym w umowie oraz ze Szczegółowymi zaleceniami dotyczącymi struktury Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, w ramach działania 9.3 konkursu nr 2/POIiŚ/9.3/2013 – Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej – plany gospodarki niskoemisyjnej – PGN, projekt finansowany z POIŚ 2007-2013.

	ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?		<p>Zaktualizowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Komorniki został przyjęty Uchwałą nr XXVI/225/2020 Rady Gminy Komorniki z dnia 17 sierpnia 2020 r.</p> <p>Zakup niskoemisyjnego autobusu miejskiego zgodny jest z zapisami PGN Gminy Komorniki Rozdział V.9, Podrozdział V.9.1 (str. 75).</p> <p>Jednocześnie w związku z licznymi aktualizacjami niniejszego dokumentu w chwili obecnej trwają prace nad nowym Planem Gospodarki Niskoemisyjnej na kolejne lata.</p>	
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 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 m.in. dofinansowanie zakupu niskoemisyjnego taboru.	
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	1

Fiszka ogłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania dotyczącego inwestycji w zakresie **niskoemisyjnego transportu miejskiego**

wspieranego ze środków POIiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez gminę Mosina	
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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielopolska, powiat poznański, gmina Mosina	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV kwartał 2021	I kwartał 2023
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1,44705884 mln PLN (brutto)	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,176 470 59 mln PLN (netto)	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Mosina	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Katarzyna Suchocka 61-1018-235 Katarzyna.suchocka@mosina.pl	

11.	Opis projektu	<p>Realizacja projektu wynika z potrzeby zmodernizowania funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy Mosina.</p> <p>Transport publiczny na terenie gminy Mosina jest zorganizowany tylko pozornie dobrze. Obecnie komunikacja autobusowa jest niewystarczająca, poranne kursy w kierunku Poznania są oblegane przez osoby dojeżdżające do pracy. Z uwagi na to wiele osób przesiada się do samochodów, co z kolei powoduje powstawanie zatorów drogowych i emisję większej ilości spalin do atmosfery. Uciążliwy dla mieszkańców gminy jest również hałas komunikacyjny drogowy, który ma duży zasięg oddziaływania. Problemem jest również zbyt mała liczba dostępnych autobusów, co skutkuje niewystarczającą ilością kursów na najbardziej popularnych trasach (np. Mosina-Poznań) w szczególności w godzinach szczytu. Szanse w zakresie rozwoju systemu komunikacji publicznej w Gminie Mosina wynikają przede wszystkim z lokalizacji gminy w obrębie Aglomeracji Poznańskiej. Lokalizacja ta generuje bardzo duże zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego. Z jednej strony z uwagi na fakt, iż duża część lokalnej społeczności pracuje i kształci się na terenie pobliskiego Poznania a z drugiej strony ze względu na duży poziom zatłoczenia dróg środkami indywidualnego transportu, co powoduje kształtowanie się w świadomości mieszkańców potrzeby kreowania postaw ukierunkowanych na poszukiwanie rozwiązań skutkujących zmniejszeniem natężenia ruchu drogowego. Społeczność lokalna przejawia bardzo duże zainteresowanie usługami transportu publicznego, pod warunkiem, że transport ten funkcjonuje w sposób sprawny, efektywny, oferując dużą liczbę połączeń, odpowiednią ich częstotliwość i niski poziom szkodliwości dla środowiska naturalnego oraz uciążliwości dla społeczeństwa.</p> <p>Zakup nowego niskoemisyjnego taboru autobusowego z pewnością przyczyni się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji do atmosfery oraz do podniesienia jakości świadczonych usług transportowych na terenie Gminy Mosina.</p> <p>Jednocześnie Gmina Mosina jest w trakcie finalizacji budowy trzech węzłów przesiadkowych w miejscowości Pecna, Drużyna Poznańska oraz Mosina. Projekt pn. „<i>Niskoemisyjne przedsięwzięcia w zakresie transportu miejskiego na terenie Gminy Mosina – etap I</i>” dofinansowany WRPO-2014-2020, działanie 3.3.3. Tym samym zwiększa się potrzeba dowozu osób transportem autobusowym do węzła kolejowego w celu umożliwienia dalszej podróży czy to do pracy czy w celach wypoczynkowych.</p> <p>Gmina Mosina realizując projekt ma celu zakup autobusów spełniających normę PN-S-470010:1999 dla autobusu miejskiego, niskopodłogowego klasy I, spełniające wymagania Regulaminu nr 107</p>
-----	---------------	--

		<p>Europejskiej Komisji Gospodarki Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. U. UE. L. 2015.153.1 z dnia 2015.06.18), dotyczącej pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy, dla pojazdu klasy I; powyższe oznacza, że wymagania przedmiotowego regulaminu muszą spełniać wszystkie podzespoły autobusu (co najmniej w zakresie minimalnym) w szczególności takie elementy autobusu i jego wyposażenia jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) oznakowanie autobusu, b) szerokość przejść oraz rozmieszczenie i wymiary siedzeń pasażerskich, c) drzwi główne (pasażerskie) oraz wymiary wyjść, w tym wyjść i okien awaryjnych, d) układ przyklęku obniżający dodatkowo poziom wejścia, e) pochylnia (ręcznie rozkładana platforma -rampa najazdowa) umożliwiająca wjazd do autobusu, wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego. <p>Ponadto, powinny spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2016 poz. 2022 z dnia 15.12.2016 z późniejszymi zmianami – zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych), oraz posiadać ważne „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu lub Świadectwo Homologacji Typu WE Pojazdu” zwanym dalej świadectwem homologacji – w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym (Dz.U.2017 poz.1260 z dnia 27.06.2017 z późn. zm.). Oferowane autobusy muszą być fabrycznie nowe. W ramach projektu zakupiony zostanie autobus diesel hybryda.</p> <p>Wydatki dotyczące powyższego projektu ujęte będą w kategorii dostawa taboru.</p>
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	<p><u>Przeprowadzono przetarg:</u></p> <p>Ogłoszenie przetargu: 07-07-2021 g. 22:16:00</p> <p>Termin składania ofert: 21-10-2021 09:00:00</p> <p>Wpłynęły dwie oferty</p> <p>Otwarcie: 21-10-2021 11:00:00</p> <p>Aktualnie: Trwa badanie i ocena ofert.</p>

11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	Zadanie pn. „Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez gminę Mosina” jest zgodne ze Strategią ZIT działanie 3.3. cel tematyczny 4 „wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną 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 zgodny z projektem P1 Strategii ZIT „Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.” Zgodność z projektami komplementarnymi WRPO 2014, POIiŚ – lista projektów rezerwowych.
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 ?	Zgodność projektu z działaniami w ramach „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Mosina” przyjętej uchwałą nr XXV/185/15 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 30.12.2015r. W dokumencie IX Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Mosina w dziale IX. 8 planowane działania do roku 2020 uwzględniono zadania o charakterze inwestycyjnym, polegające na zakupie minimum 7 autobusów tworzących niskoemisyjny tabor autobusowy spełniający normy minimum Euro 6, przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych lub zakupie taboru wykorzystującego alternatywne systemy napędowe (elektryczne, hybrydowe, napędzane wodorem, itp.). PGN Był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013. Jednocześnie Gmina Mosina będzie przystępowała do aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Mosina. Zaktualizowany dokument przewidywany jest na lipiec 2022 roku, gdyż Gmina Mosina będzie w posiadaniu kompletnego rejestru źródeł emisji w gminie. Tym samym w aktualizowanym dokumencie PGN zostanie ujęte zadanie dotyczące przedmiotowej inwestycji tj. zakup niskoemisyjnego autobusu przez gminę Mosina.
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt jest zgodny z zakresem Osi priorytetowej VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach. Projekt przyczyni się do osiągnięcia celu związanego z wykorzystaniem niskoemisyjnego transportu zbiorowego w Gminie Mosina. Dzięki zakupie niskoemisyjnego taboru autobusowego zmniejszy się zatłoczenie motoryzacyjne w miastach, poprawiona zostanie płynność ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w mieście Mosina oraz jego obszarze. Poprawi się również jakość podróży co z pewnością przyczyni się na zwiększenie ilości pasażerów w komunikacji publicznej a tym samym podróżujący zrezygnują z indywidualnego transportu samochodowego. Takie działania mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa wzrost jakości, atrakcyjności i komfortu podróżujących. Zmniejszenie indywidualnego transportu ma pozytywny wpływ na ograniczenie hałasu, drgań a co

		najważniejsze zanieczyszczeń powietrza, redukcji gazów cieplarnianych.		
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	Sztuki	0	1

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

1.	Nazwa projektu	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Miasto Puszczykowo	
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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Województwo: Wielkopolskie, powiat: poznański, gmina: Puszczykowo	
4.		data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok

	Przewidywany okres realizacji projektu	II kwartał 2022	I kwartał 2023
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1,448 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,177 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto Puszczykowo	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Maciej Dettlaff, tel. (61) 898 37 32, sekretarz@puszczykowo.pl Kamila Stoińska, tel. (61) 898 37 27, stoinska@puszczykowo.pl	
11.	Opis projektu	<p>Projekt polega na zakupie 1 niskoemisyjnego autobusu przez gminę Puszczykowo. Projekt jest komplementarny do zrealizowanych w ostatnich latach przedsięwzięć polegających na utworzeniu dwóch zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Miasta Puszczykowa. Funkcjonująca w mieście bezpłatna komunikacja zbiorowa jest obsługiwana aktualnie pojazdami o napędzie konwencjonalnym. Zakup zeroemisyjnego pojazdu pozwoli na realizację założeń strategii rozwoju miasta i planu gospodarki niskoemisyjnej, jednocześnie stanowiąc impuls dla mieszkańców, aby korzystali z komunikacji zbiorowej, stanowiącej dojazd do punktów przesiadkowych Kolei Metropolitarnej. Przy realizacji projektu zachowana zostanie zasada równości szans i niedyskryminacji. Tak, jak dotychczas każdy będzie mógł skorzystać z bezpłatnej komunikacji zbiorowej Miasta Puszczykowa.</p> <p>Specyfikacja autobusu: Fabrycznie nowy autobus miejski typu mini zasilany energia elektryczną, wyposażony w silnik elektryczny o minimalnej mocy 180 KM. Minimalna pojemność baterii akumulatorów trakcyjnych wynosi 85 kWh. Pojazd powinien mieć, co najmniej 22</p>	

		<p>miejsc dla pasażerów, w tym co najmniej 10 pełnowymiarowych miejsc siedzących. Pojazd ma być przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób podróżujących z wózkami dziecięcymi. W autobusie ma się znajdować wydzielona strefa do bezpiecznego przewozu osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim. Autobus ma być także wyposażony w platformę umożliwiającą wjazd wózka oraz umieszczone na właściwej wysokości (dostosowanej do potrzeb osoby poruszającej się na wózku) przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy.</p> <p>Planowane wydatki w ramach projektu obejmują:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakup taboru (1 niskoemisyjny autobus miejski typu mini zasilany energią elektryczną – ładowany mobilną ładowarką zewnętrzną), 2) promocję projektu, w ramach której przeprowadzona zostanie kampania informacyjna promująca wśród mieszkańców Puszczycowa korzystanie z niskoemisyjnego transportu miejskiego. <p>Projekt jest powiązany z projektami realizowanymi w ramach WRPO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego Puszczycowo wraz z infrastrukturą towarzyszącą, • Utworzenie Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego Puszczycówko wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Opracowano wstępny zakres zamówienia.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Cel strategiczny ZIT - Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej</p> <p>Projekt strategiczny P1 - Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.</p> <p>Działanie: zakup niskoemisyjnych autobusów służących do dowożenia pasażerów do ZWP.</p>
11c.	Opis zgodności projektu z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej lub dokumentem równoważnym (należy podać nr	<p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Puszczycowo</p> <p>Rozdział: Transport</p>

	„działania” (pkt. ppkt.) w dokumencie, z którym projekt jest zgodny). Czy PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013 ?	<p>Działanie: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Puszczykowie</p> <p>Dokument był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ, konkurs nr 2/POIiŚ/9.3/2013 - Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej - plany gospodarki niskoemisyjnej – PGN.</p> <p>Planowana aktualizacja dokumentu w I kwartale 2022.</p>		
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	<p>Realizacja projektu jest zgodna z założeniami osi priorytetowej VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach POIiŚ. Realizacja projektu umożliwi większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego poprzez zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez gminę Puszczykowo. Zakup nowego niskoemisyjnego autobusu umożliwi ograniczenie negatywnego wpływu publicznego transportu zbiorowego na środowisko naturalne.</p>		
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	1

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

1.	Nazwa projektu	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Rokietnica
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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie / poznański / Rokietnica	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		IV kwartał 2022	II kwartał 2023
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1,72 mln zł	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,4 mln zł	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln zł	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Rokietnica / ZUK Rokbus sp. z o.o.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka Samorządu Terytorialnego	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Anna Garbicz, tel. 61 89 60 619, anna.garbicz@rokietnica.pl	
11.	Opis projektu	<p>W ramach projektu zostanie zakupiony jeden autobus klasy MAXI (długość nieprzekraczająca 13 m) hybrydowy (wymagane potwierdzenie świadectwem homologacji, w którym napęd zostanie zakwalifikowany jako hybrydowy). Po zakupie autobusu zostanie wycofany z eksploatacji jeden dotychczas używany autobus. Szacowane jest obniżenie zużycia paliwa z dotychczasowych 35,7 do 31 l/100km, co przełoży się na 15% spadek emisji CO2 w ramach jednej jednostki taborowej.</p> <p>Uzupełnieniem niniejszego projektu, jest projekt realizowany przez Gminę Rokietnica w partnerstwie z Powiatem Poznańskim i</p>	

		<p>Uczestnikiem - Zakładem Usług Komunikacyjnych ROKBUS Spółka z o.o., dofinansowany z WRPO, poddziałanie 3.3.3, pt: „Węzeł przesiadkowy Rokietnica”. Projekt obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowę nowego budynku dworca kolejowego, budowę parkingów, przebudowa układu drogowego, - budowę bazy transportowej z zapleczem warsztatowym i socjalnym, - zakup 4 szt. autobusów niskoemisyjnych, - rozbudowę skrzyżowania dróg powiatowych nr 2424P i 2400P ul. Pocztowa i Szamotulska, - rozbudowę drogi powiatowej nr 2400P ul. Szamotulska, odcinek między ul. Kolejową a ul. Pocztową, - przeprowadzenie działań promocyjnych w zakresie mobilności zrównoważonej, w szczególności transportu publicznego. Celem kampanii promocyjnej jest zachęcenie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego oraz wywołanie pozytywnych skojarzeń i zachowań dotyczących transportu zrównoważonego. <p>Oba projekty mają na celu stworzenie zrównoważonego systemu transportowego i zwiększenie roli niskoemisyjnego transportu publicznego w komunikacji na terenie Gminy Rokietnica. Poprzez poprawę warunków podróży publicznym transportem zbiorowym, mają zachęcić mieszkańców do rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego.</p>
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	<p>Realizacja projektu nie wymaga uzyskania decyzji, pozwoleń, audytów, itp.</p> <p>Inwestycja będzie wymagała jedynie przygotowania i realizacji zamówienia na zakup autobusu. Ze względu na wartość zamówienia nieprzekraczającą wartości progowych dla zamówień sektorowych możliwa będzie realizacja w ramach zapytania ofertowego (uwzględniając procedurę zachowania konkurencyjności).</p>
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Projekt zgodny jest ze Strategią ZIT w następującym zakresie:</p> <p>Cel strategiczny ZIT – Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej</p> <p>Projekt – P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM), Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.</p> <p>Realizacja niniejszego projektu poprzez zakup niskoemisyjnego autobusu i rozwój autobusowej komunikacji gminnej będzie odpowiedzią na zdiagnozowane problemy z zakresu niedostatecznego</p>

		<p>poziomu rozwoju infrastruktury transportowej, szczególnie w zakresie rozwiązań niskoemisyjnych. Celem niniejszego projektu jest stworzenie zrównoważonego systemu transportowego i zwiększenie roli niskoemisyjnego transportu publicznego w komunikacji ogółem.</p> <p>Wymiana autobusu na nowy, niskoemisyjny, zmniejszy emisję spalin, zmniejszy poziom hałasu, poprawi komfort podróży, zachęci mieszkańców obszaru do rezygnacji z indywidualnych form transportu na rzecz niskoemisyjnego transportu zbiorowego, co zmniejszy liczbę samochodów osobowych wykorzystywanych do codziennych dojazdów do miasta, a tym samym również przyczyni się do ograniczenia emisji spalin na obszarze Metropolii.</p>
11c.	<p>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 ?</p>	<p>Gmina Rokietnica jest na etapie aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Rokietnica na lata 2020-2030.</p> <p>Planowany termin przyjęcia PGN - styczeń 2022.</p> <p>Projekt ten wpisuje się w:</p> <p>Cel strategiczny: Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z instalacji wykorzystywanych na terenie Gminy, a także emisji pochodzącej z transportu.</p> <p>Cel szczegółowy: Rozwój transportu niskoemisyjnego</p> <p>Str. 52</p> <p>Projekt został ujęty w Harmonogramie rzeczowo-finansowy realizacji działań w obszarze: „OGRANICZENIE EMISJOGENNOŚCI TRANSPORTU I OŚWIETLENIA”, Zad. 19 - Zakup autobusów nieskoemisyjnych (5 szt.) wraz z infrastrukturą</p> <p>PGN nie był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013.</p>
12.	<p>Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020</p>	<p>OŚ PRIORYTETOWA VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.</p> <p>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.</p> <p>Poprzez zakup nowoczesnego niskoemisyjnego autobusu nastąpi spadek emisji CO2 do atmosfery o 15% w ramach 1 jednostki taborowej. Wymiana autobusu na nowy, niskoemisyjny, zmniejszy emisję spalin, zmniejszy poziom hałasu, poprawi komfort podróży, zachęci mieszkańców obszaru do rezygnacji z indywidualnych form transportu na rzecz niskoemisyjnego transportu zbiorowego, co</p>

		zmniejszy liczbę samochodów osobowych wykorzystywanych do codziennych dojazdów do miasta, a tym samym również przyczyni się do ograniczenia emisji spalin na obszarze Metropolii.		
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	1

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

1.	Nazwa projektu	Zakup 1 niskoemisyjnego autobusu przez Gminę Suchy Las
----	----------------	---

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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolska / Powiat Poznański / Gmina Suchy Las	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		I/II kwartał 2022	II kwartał 2023
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1, 968 mln PLN brutto	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1, 6 mln PLN netto	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Gmina Suchy Las / ZKP Sp. z o.o.	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jst / sp. z o.o.	
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Rafał Urbaniak Urząd Gminy w Suchym Lesie Ul. Szkolna 13, 62-002 Suchy Las Tel.: 61-8926-253 e-mail: rafal.urbaniak@suchylas.pl	

11.	Opis projektu	<p>Przedmiotem jest zakup taboru autobusowego (1 sztuka) niskoemisyjnego hybrydowego.</p> <p>Cel główny projektu, to: stworzenie zrównoważonego systemu transportowego na obszarze Gminy Suchy poprzez zwiększenie roli transportu publicznego</p> <p>Wyróżniono także następujące cele pośrednie projektu</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, 2) Szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, 3) Zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, 4) Zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych w Gminie Suchy Las, 5) Niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższe zatłoczenie w pojazdach komunikacji publicznej, 6) Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i zmniejszenie liczby wypadków drogowych, 7) Lepsze zarządzanie energią, 8) Podniesienie atrakcyjności powiatu poznańskiego i Gminy Suchy Las jako miejsca przyszłego zamieszkania i inwestowania, 9) Zwiększenie komfortu podróżnych, 10) Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców 11) Zmniejszenie całkowitego oddziaływania systemu transportowego na ochronę środowiska, w szczególności redukcja dwutlenku węgla w atmosferze. <p>Projekt jest uzupełnieniem projektów realizowanych przez Gminę Suchy Las w formule ZIT w ramach WRPO na akta 2014-2020. Są to:</p> <table border="1" data-bbox="635 1249 1533 2042"> <thead> <tr> <th data-bbox="635 1249 703 1400">Lp.</th> <th data-bbox="703 1249 1038 1400">Tytuł projektu</th> <th data-bbox="1038 1249 1209 1400">Źródło finansowania</th> <th data-bbox="1209 1249 1362 1400">Całkowita wartość projektu</th> <th data-bbox="1362 1249 1533 1400">Okres realizacji</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="635 1400 703 1711">1.</td> <td data-bbox="703 1400 1038 1711">Realizacja węzła przesiadkowego w Chludowie i Golęczewie w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej na 354 Poznań-Piła – WRPO 2014+</td> <td data-bbox="1038 1400 1209 1711">WRPO 2014+</td> <td data-bbox="1209 1400 1362 1711">8 164 924,60</td> <td data-bbox="1362 1400 1533 1711">2017-2021</td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 1711 703 1939">2.</td> <td data-bbox="703 1711 1038 1939">Realizacja węzła przesiadkowego w Złotnikach w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej nr 354 Poznań Piła</td> <td data-bbox="1038 1711 1209 1939">WRPO +2014</td> <td data-bbox="1209 1711 1362 1939">1 153 829,23</td> <td data-bbox="1362 1711 1533 1939">2017 -2020</td> </tr> <tr> <td data-bbox="635 1939 703 2042">3.</td> <td data-bbox="703 1939 1038 2042">Poprawa efektywności transportu poprzez budowę</td> <td data-bbox="1038 1939 1209 2042">WRPO 2014+</td> <td data-bbox="1209 1939 1362 2042">2 252 295,71</td> <td data-bbox="1362 1939 1533 2042">2017-2020</td> </tr> </tbody> </table>	Lp.	Tytuł projektu	Źródło finansowania	Całkowita wartość projektu	Okres realizacji	1.	Realizacja węzła przesiadkowego w Chludowie i Golęczewie w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej na 354 Poznań-Piła – WRPO 2014+	WRPO 2014+	8 164 924,60	2017-2021	2.	Realizacja węzła przesiadkowego w Złotnikach w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej nr 354 Poznań Piła	WRPO +2014	1 153 829,23	2017 -2020	3.	Poprawa efektywności transportu poprzez budowę	WRPO 2014+	2 252 295,71	2017-2020
Lp.	Tytuł projektu	Źródło finansowania	Całkowita wartość projektu	Okres realizacji																		
1.	Realizacja węzła przesiadkowego w Chludowie i Golęczewie w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej na 354 Poznań-Piła – WRPO 2014+	WRPO 2014+	8 164 924,60	2017-2021																		
2.	Realizacja węzła przesiadkowego w Złotnikach w celu zwiększenia dostępności linii kolejowej nr 354 Poznań Piła	WRPO +2014	1 153 829,23	2017 -2020																		
3.	Poprawa efektywności transportu poprzez budowę	WRPO 2014+	2 252 295,71	2017-2020																		

		<table border="1"> <tr> <td></td> <td>ścieżki rowerowej Radojewo-Biedrusko w gminie Suchy Las II etap – WRPO 2014+</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Budowa ścieżki rowerowej na ulicy Łagiewnickiej w Złotnikach, gmina Suchy Las</td> <td>WRPO 2014+</td> <td>762 572,61</td> <td>2019-2021</td> </tr> </table>		ścieżki rowerowej Radojewo-Biedrusko w gminie Suchy Las II etap – WRPO 2014+				4.	Budowa ścieżki rowerowej na ulicy Łagiewnickiej w Złotnikach, gmina Suchy Las	WRPO 2014+	762 572,61	2019-2021
	ścieżki rowerowej Radojewo-Biedrusko w gminie Suchy Las II etap – WRPO 2014+											
4.	Budowa ścieżki rowerowej na ulicy Łagiewnickiej w Złotnikach, gmina Suchy Las	WRPO 2014+	762 572,61	2019-2021								
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Wnioskodawca posiada szczegółowy OPZ.										
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Projekt w pełni wpisuje się także w cel strategiczny ZIT "Rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej i zintegrowanej komunikacji publicznej, OŚ 2 Infrastruktura i organizacja transportu; program 2.3. Zintegrowany transport publiczny. Zakładanym efektem realizacji działań w tym celu jest zwiększenie liczby korzystających z usług transportu publicznego, czego efektem będzie także zmniejszenie emisji pochodzącej ze zmechanizowanych indywidualnych środków transportu. Efektem powinno być więc także zmniejszenie antropopresji, spadek poziomu hałasu i wzrost jakości życia mieszkańców. Wskaźnikiem rezultatu strategicznego w tym przypadku jest udział transportu publicznego w dojazdach do pracy w Metropolii Poznań. Projekt pozytywnie wpływa na osiągnięcie wskaźnika i przyczynia się do wypracowania założonych efektów.</p> <p>Projekt jest zgodny z projektem strategicznym P1 Strategii ZIT „P1 Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.”</p>										
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 ?	<p>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Suchy Las (w skrócie PGN) jest dokumentem strategicznym, określającym rozwiązania przyjęte przez Gminę Suchy Las w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych, w obszarach związanych z użytkowaniem energii w budownictwie, transporcie, energetyce, gospodarce komunalnej, a także zarządzaniu miastem w latach 2015-2020.</p> <p>Celem opracowania niniejszego dokumentu jest przedstawienie koncepcji działań realizowanych na terenie gminy służących:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawie jakości powietrza na terenie gminy Suchy Las, • redukcji emisji GHG (których emisję wyrażono w Mg CO₂e), • ograniczeniu zjawiska niskiej emisji, poprzez zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnych źródeł energii (w szczególności odnawialnych źródeł energii – OZE) oraz zmniejszenie zużycia energii i poprawę efektywności energetycznej w mieście. 										

		<p>Celem strategicznym PGN dla Gminy Suchy Las jest: Transformacja Gminy w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i poprawę jakości powietrza.</p> <p>Wskazane zostały także następujące cele strategiczne/szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cel szczegółowy 1: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2020 roku.• Cel szczegółowy 2: zmniejszenie zużycia energii do 2020 roku.• Cel szczegółowy 3: zwiększenie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych do 2020 roku. <p>Projekt wpisuje się w strategię długoterminową w sektorze Transport (XIX.10.2.3) w następujących zakresie działań:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego – zastosowanie niskoemisyjnych pojazdów (niskoemisyjne konwencjonalne, hybrydowe, elektryczne, biopaliwa drugiej i trzeciej generacji oraz inne paliwa alternatywne); zastosowanie energooszczędnych elektrycznych pojazdów szynowych (m.in. z odzyskiem energii).• Zmniejszanie udziału indywidualnego transportu samochodowego w bilansie transportowym gminy. <p>Projekt wpisuje się w krótkoterminowe i średnioterminowe działania w sektorze:</p> <p>a) Transport (zadania zgodnie z ZIT):</p> <ul style="list-style-type: none">• Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego, <p>Projekt znajduje odzwierciedlenie w rozdziale XIX.9.1. PGN Krótkoterminowe i średnioterminowe działania oraz zadania.</p> <ul style="list-style-type: none">• Zakup niskoemisyjnego taboru miejskiego. <p>Niniejszy projekt znajduje także odzwierciedlenie w rozdziale PGN XV.9.3. Krótkoterminowe oraz średnioterminowe działania oraz zadania realizowane przez Powiat Poznański na terenie gminy, a mianowicie:</p> <p>a) Transport:</p> <ul style="list-style-type: none">• Poznańska Kolej Metropolitalna. Węzły integracji (ZIT) - budowa systemu funkcjonalnych punktów przesiadkowych,• Monitoring zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu poznańskiego,• Rozbudowa i modernizacja sieci transportu publicznego – kreowanie nowych połączeń, <p>b) Edukacja ekologiczna:</p> <ul style="list-style-type: none">• Edukacja ekologiczna obejmująca tematykę gospodarki niskoemisyjnej, OZE, efektywności energetycznej, a także promująca prawidłowe postawy, w tym działania przyczyniające się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych.
--	--	--

			<p>W styczniu 2021 r. została podpisana umowna nr CRU 145/2021 dotycząca wykonania opracowania „Aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej gminy Suchy Las na lata 2021-2025”. Pierwotny termin opracowania i uchwalenia PGN to 1.06.2021 r. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną wydłużono ten termin do września 2021 r.</p> <p>Zaktualizowany PGN będzie dostępny do stycznia 2022 r. i zostanie on przesłany do Państwa.</p> <p>PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2007-2013</p>	
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020		<p>Celem szczegółowym osi priorytetowej VI , tj. Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego jest większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego. W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Priorytetowo będzie jednak traktowany zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem itp.).</p> <p>Przedmiotowy projekt wpisuje się w zakres POIiŚ wskazany wyżej.</p>	
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	Szt.	0	1

	komunikacji miejskiej			
--	--------------------------	--	--	--

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

1.	Nazwa projektu	Rozwój niskoemisyjnej mobilności miejskiej na terenie Gminy Swarzędz (etap III) – zwiększenie funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Swarzędzu		
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		
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Wielkopolskie/poznański/Swarzędz – dworzec PKP		
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok	
		II kwartał 2021 r.	II kwartał 2022 r.	
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022 r.		
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	6,07 mln PLN		
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	4,93 mln PLN		
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1,65 mln PLN		
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	GMINA SWARZĘDZ		

9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka samorządu terytorialnego
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Paweł Radzewicz tel. 61 6510918 e-mail: fundusze@swarzedz.pl
11.	Opis projektu	<p>Projekt stanowi kontynuację wdrażania strategii niskoemisyjnych na terenie Gminy Swarzędz w zakresie tworzenia spójnego systemu transportu publicznego opartego na kolei aglomeracyjnej (Poznańskiej Kolei Metropolitalnej). Projekt dotyczy kompleksowego zwiększenia funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Swarzędzu (ZWP), polegającej na przebudowie i modernizacji istniejącego przejścia przy dworcu PKP z dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych (dla pieszych i rowerzystów) pod linią kolejową E20 (korytarz TEN-T), łączącego część północną i południową Swarzędza.</p> <p>Koszty projektu obejmują: roboty budowlane, nadzór inwestorski, działania informacyjno-promocyjne.</p> <p>Projekt ma istotne znaczenie jako fundamentalny element dworca PKP/ ZWP, integrujący różne formy transportu: kolej, autobusowa komunikacja miejska, indywidualne środki transportu, w obrębie ZWP/ dworca PKP, umożliwi sprawne dotarcie podróżnym do środków transportu publicznego i wybór najwłaściwszego.</p> <p>Oprócz połączeń lokalnych Gmina Swarzędz realizuje wysokiej jakości transportowe usługi publiczne (autobusowe) na podstawie porozumień międzygminnych do miejscowości: Siekierki Wielkie (Gmina Kostrzyn), Tulce (Gmina Kleszczewo) i do Gminy Pobiedziska. ZWP w Swarzędzu łącznie koncentruje przebieg 10 linii autobusowych.</p> <p>Modernizowane przejście znajduje się pod 2 peronami kolejowymi i łączy część północną węzła – gdzie zrealizowano już (w ramach WRPO 2014+) perony autobusowe, zakupiono 11 autobusów hybrydowych (EURO 6) do obsługi mieszkańców, utworzono parkingi typu P&R – 94 miejsca, B&R – 30 miejsc, zamontowano tablice informacyjne led (system ITS) tzw. dynamiczną informację pasażerską – oraz część południową, gdzie w realizacji jest parking B&R (22 miejsca) i dojazd do dworca PKP kontrapas dla rowerów, którego bezpośrednim przedłużeniem jest system ścieżek rowerowych (ok. 4 km) prowadzących do sołectwa Zalasewo z systemem parkingów B&R (łącznie 231 miejsc).</p>

		<p>Docelowo po południowej stronie dworca powstanie parking P&R z 48 miejscami (dokumentacja kompletna, wszystkie pozwolenia uzyskane, pełna gotowość do rozpoczęcia procedury przetargowej – koszt. ok. 2 mln zł. Ponadto, ZWP w Swarzędzu jest funkcjonalnie powiązany z pętlą autobusową w Garbach (perony autobusowe) i komplementarnym parkingiem P&R – 47 miejsc.</p> <p>Ponadto, węzeł jest sprzężony funkcjonalnie z ZWP w Kobylnicy (linia kolejowa nr 353, P&R – 22 miejsca, B&R – 20 miejsc, pętla autobusowa).</p> <p>Komplementarne projekty Gminy Swarzędz realizowane w ramach WRPO 2014+ (ZIT MOF Poznania):</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Rozwój niskoemisyjnej mobilności miejskiej na terenie Gminy Swarzędz</i> (projekt zrealizowany), - <i>Rozwój niskoemisyjnej mobilności miejskiej na terenie Gminy Swarzędz - etap II</i> (w trakcie realizacji), - <i>Rozwój niskoemisyjnej mobilności miejskiej na terenie Gminy Swarzędz - system tras rowerowych wraz z infrastrukturą - etap II</i> (w trakcie realizacji). <p>Zachodzące procesy suburbanizacyjne w aglomeracji poznańskiej spowodowały silną dynamikę zaludnienia Swarzędza – od roku 2010 wzrost o 17% i aktualnie w Swarzędzu zamieszkuje 52 206 os. We wskazanym okresie w sołectwie Zalasewo zanotowano wzrost o ponad 200%, a w Garbach o 100%. Ponadto, na terenie Gminy zlokalizowane są drogi o wysokim natężeniu ruchu drogowego, np. droga powiatowa 2407P (23 731 pojazdów/dobę – badania ruchu ZDP Poznań). Wg. badań ruchu z ZWP w Swarzędzu rocznie korzysta ok. 1,5 mln osób.</p> <p>Rozwój przestrzenno-funkcjonalny Gminy, zwiększające się potoki pasażerskie będące wypadkową zmian demograficznych, determinują rozwój infrastruktury umożliwiającej szybką i bezpieczną komunikację w obszarze MOF Poznania, opartą przede wszystkim na transporcie szynowym.</p>
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Pełna dokumentacja/ inwestycja w trakcie realizacji
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr	P1 Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.

	„działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)			
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 ?		Istniejący <i>Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta i Gminy Swarzędz</i> wymaga doprecyzowania zapisów dotyczących zakresu projektu. Planowany termin zakończenia aktualizacji to I kw. 2022 r.	
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 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 rozwoju infrastruktury służącej obsłudze transportu publicznego i pasażerów.	
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 przebudowanych lub rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	0	1

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

1.	Nazwa projektu	Wzrost funkcjonalności zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie Szamotuł
----	----------------	---

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	
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Województwo: Wielkopolskie, Powiat: Szamotulski, Gmina: Szamotuły	
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok
		III/2021	II/2022
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022	
6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	1, 5 mln PLN	
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,219 mln PLN	
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1 mln PLN	
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Miasto i Gmina Szamotuły	
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Jednostka Samorządu Terytorialnego	
10.	Koordynator projektu – dane kontaktowe	Marcin Piechocki tel. 61 29 27 586 email: wks.ue@szamotuly.pl	
11.	Opis projektu	Cele zadania koncentrują się na wsparciu strategii niskoemisyjnych, poprzez integrację systemów publicznego transportu zbiorowego Metropolii Poznań. W ramach realizacji projektu powstanie parking typu Park&Ride, chodniki, oświetlenie uliczne, inteligentny system transportowy. Realizacja zadania dopełni działania podejmowane przez Miasto i Gminę Szamotuły w ostatnich latach, mające na celu	

		<p>budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Działaniom infrastrukturalnym towarzyszyć będzie kampania informacyjno – promocyjna, skoncentrowana na problematyce zmiany nawyków komunikacyjnych.</p> <p>Zadanie jest komplementarne z poniższymi projektami finansowanymi w ramach strategii ZIT z RPO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wspieranie strategii niskoemisyjnych na obszarze Miasta i Gminy Szamotuły poprzez budowę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach, Pamiątkowie i Baborówku wraz z infrastrukturą. - Zwiększenie integracji różnych form transportu wraz z poprawą dostępu do transportu publicznego poprzez rozbudowę systemu zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie miasta Szamotuł. - Rozwój systemu ścieżek rowerowych oraz spacerowych, a także poprawa ich jakości – na terenie Miasta i Gminy Szamotuły. <p>Cechą wspólnych realizowanych projektów, jest realizacja działań mających na celu wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilności miejskiej w ramach ZIT dla MOF Poznania.</p> <p>W projekcie ujęte zostaną wydatki dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> - robót budowlanych, - działań informacyjno - promocyjnych
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	Opracowano projekt budowlany, uzyskano pozwolenia na budowę, przeprowadzono przetarg nieograniczony i dokonano wyboru Wykonawcy.
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Projekt zgodny jest ze strategią ZIT:</p> <p>P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.</p> <p>Realizacja niniejszego projektu poprzez wzrost funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Szamotułach przez budowę infrastruktury obejmującej: parkingi P&R, inteligentny system transportowy oraz działania informacyjno-promocyjne będzie stanowiła odpowiedź na zdiagnozowane problemy w Gminie Szamotuły dotyczące infrastruktury transportowej niezaspakajającej potrzeb mieszkańców, w tym braku integracji różnych środków transportu publicznego z indywidualnym. Celem niniejszego projektu jest stworzenie zrównoważonego systemu transportowego i zwiększenie roli niskoemisyjnego transportu publicznego w komunikacji ogółem. Szczególną rolę w tym względzie odgrywać będą zintegrowane węzły przesiadkowe wokół transportu szynowego (Poznańskiej Kolei Metropolitalnej) pozwalające na poprawę</p>

		<p>dostępności i spójności regionu i umożliwiające stworzenie alternatywy komunikacyjnej dla indywidualnego transportu zbiorowego na linii Poznań - obszar podmiejski. Stworzenie dobrze funkcjonującego systemu integrującego transport indywidualny ze zbiorowym zachęcać będzie mieszkańców Gminy Szamotuły do wybierania komunikacji publicznej i częstszych podróży niskoemisyjnymi środkami transportu kosztem transportu samochodowego, szczególnie w relacjach z Poznaniem. Mniejsza ilość samochodów poruszających się po terenie gminy pozwoli na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi substancjami zawartymi w spalinach samochodowych oraz zmniejszenie emisji hałasu, wpływając na poprawę jakości oraz stanu całego środowiska naturalnego i podnosząc jakość życia mieszkańców regionu.</p>
11c.	<p>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 ?</p>	<p>PGN był finansowany w ramach działania 9.3 POIiŚ 2017-2013.</p> <p>Projekt jest zgodny z jego zapisami.</p> <p>Wzrost funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego na terenie Szamotuł</p> <p>W ramach zadania planowane jest zwiększenie funkcjonalności Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego na terenie Szamotuł integrujące różne rodzaje transportu publicznego i indywidualnego, parking P&R zlokalizowany w Szamotułach przy ul. Franciszkańskiej. Takie rozwiązanie drogowe istotnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach oraz polepszy w znacznym stopniu komunikację na obszarze gminy. Realizacji ww. działań towarzyszyć będzie kampania informacyjna/reklamowa na rzecz transportu publicznego.</p> <p>Szczegółowy zakres działań będzie obejmował budowę parkingu P&R, energooszczędne oświetlenie, inteligentny system transportowy obejmujący m.in. informacje o dostępności wolnych miejsc parkingowych.</p> <p>Planowana jest aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta i Gminy Szamotuły, najpóźniej w styczniu 2022 r.</p>
12.	<p>Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020</p>	<p>Projekt pozostaje zgodny z działaniem 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Realizacja projektu zakłada budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego, którego elementem będzie parking typu Park & Ride wyposażonego w ITS.</p>
13.	<p>Czy planowany do realizacji projekt, w zakresie sieci ciepłowniczej lub chłodniczej</p>	<p>Nie dotyczy</p>

	spełnienia wymogi „efektywnego systemu ciepłowniczego i chłodniczego”			
14.	Wskaźnik - nazwa	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Szt.	0	1

Fiszka zgłoszeniowa dla projektu komplementarnego w ramach Strategii ZIT MOF Poznania wspieranego ze środków POLiŚ 2014-2020

1.	Nazwa projektu	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań do 2030 r. (SUMP)		
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		
3.	Lokalizacja inwestycji woj./powiat/gmina	Województwo wielkopolskie/ Obszar Funkcjonalny Miasta Poznania objęty Strategią ZIT (powiat poznański, Miasto Poznań, gmina Buk, gmina Czerwonak, gmina Dopiewo, gmina Kleszczewo, gmina Komorniki, gmina Kostrzyn, gmina Kórnik, gmina Luboń, gmina Mosina, gmina Murowana Goślina, gmina Oborniki, gmina Pobiedziska, gmina Puszczykowo, gmina Rokitnica, gmina Skoki, gmina Stęszew, gmina Suchy Las, gmina Swarzędz, gmina Szamotuły, gmina Śrem, gmina Tarnowo Podgórne).		
4.	Przewidywany okres realizacji projektu	data rozpoczęcia kwartał/rok	data zakończenia kwartał/rok	
		I kwartał 2022 r.	II kwartał 2023 r.	
5.	Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał/rok)	I kwartał 2022 r.		

6.	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	2,17 mln PLN
7.	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	1,76 mln PLN
8.	Szacunkowy kwota dofinansowania w mln PLN	1,5 mln PLN
9.	Wnioskodawca/podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków	Stowarzyszenie Metropolia Poznań
9a.	Forma prawna wnioskodawcy/struktura instytucjonalna	Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego
10.	Koordinator projektu – dane kontaktowe	Bogdan Frąckowiak email: bogdan.frackowiak@metropoliapoznan.pl tel. 786 102 023

11.	Opis projektu	<p>Celem projektu jest opracowanie dokumentu pn. <i>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań do 2030 r. (SUMP)</i>. Dokument uwzględniac będzie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne, tworząc wielopłaszczyznową logikę zmian oraz politykę zrównoważonych działań, prowadzącą do poprawy jakości życia mieszkańców. Skupi się na kompleksowym podejściu do wszystkich form przemieszczania się ludzi i towarów uwzględniając relacje między mobilnością, a zagospodarowaniem przestrzennym. Celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport poprzez tworzenie miast/osiedli 15 minutowych, przy jednoczesnym wzroście dostępności, udziału transportu publicznego oraz przyjaznych środowisku innych form transportu.</p> <p>Wypracowany zostanie w oparciu o szeroki dialog społeczny z interesariuszami (w tym mieszkańcami), poprzez prowadzenie badań oraz konsultacji wiążących się z problematyką zrównoważonej mobilności.</p> <p>Dokument ten stanowić będzie podstawę do podejmowania działań wdrożeniowych, które podlegać będą cyklicznemu monitorowaniu.</p> <p>Do prac nad dokumentem w 2020 r. powołany został zespół, do którego zadań należy monitorowanie prac nad Planem Mobilności dla Metropolii Poznań do 2030 (SUMP). Za koordynację prac w ramach zespołu odpowiada przedstawiciel Stowarzyszenia Metropolia Poznań.</p> <p>Stowarzyszenie Metropolia Poznań od 2019 roku jest objęte wsparciem w ramach pilotażu dla obszarów funkcjonalnych miast w opracowaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej realizowanego przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Komisją Europejską, Inicjatywą Jaspers oraz Centrum Unijnych Projektów. W ramach pilotażu wykonana została inwentaryzacja obowiązujących dokumentów strategicznych w zakresie transportu, planowania przestrzennego, mobilności, gospodarki niskoemisyjnej oraz ochrony środowiska. Wyznaczono struktury wewnętrzne będące kluczowymi interesariuszami SUMP: Miasto Poznań, Powiat Poznański, 17 gmin powiatu poznańskiego (Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Tarnowo Podgórne), 4 gminy spoza powiatu (Oborniki, Skoki, Szamotuły, Śrem), Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, Zarząd Dróg Powiatowych, Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny” (dla organizacji linii autobusowych o zasięgu powiatowym i międzypowiatowym), Poznańska Lokalna Organizacja Turystyczna. Przeprowadzone zostały również warsztaty scopingowe,</p>
-----	---------------	--

		<p>w których udział wzięli mieszkańcy, przedstawiciele lokalnych NGO's oraz radni gminni. Podczas spotkań określone zostały potrzeby i oczekiwania społeczności lokalnej. Informacje uzyskane podczas konsultacji przeanalizowane zostały przez członków powołanego zespołu oraz innych przedstawicieli gmin, określone zostały działania strategiczne, dokonano również ich priorytetyzacji. Efektem wspomnianych prac był powstały i zaprezentowany podczas Rady Metropolii – raport.</p> <p>Zasięg terytorialny opracowywanego SUMP-u obejmować będzie obszar Metropolii Poznań, który jest tożsamy z Obszarem Funkcjonalnym Miasta Poznania. Badania nad SUMP będą obejmować także powiązania funkcjonalne z innymi gminami, które są objęte oddziaływaniem Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.</p>
11a.	Stan przygotowania projektu do realizacji (dokumentacja, pozwolenia, audyty)	<p>Powołany został Zespół do prac nad Planem Mobilności Miejskiej dla Metropolii Poznań do 2030 (SUMP) oraz wzięto udział w pilotażu wsparcia obszarów funkcjonalnych miast przy opracowaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (szczegółowy opis zawarty został w punkcie 11).</p> <p>Obecnie trwają prace nad przygotowaniem OPZ.</p>
11b.	Opis zgodności projektu ze Strategią ZIT (należy podać nr „działania” (pkt., ppkt.) w strategii, z którym projekt jest zgodny)	<p>Projekt zgodny jest ze strategią ZIT w MOF Poznania, projekt strategiczny <i>P1. Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Integracja systemu transportu publicznego wokół transportu szynowego w MOF Poznania.</i></p>
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?	<p>Nie dotyczy.</p>
12.	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu	<p>Projekt jest zgodny z POIiŚ:</p> <p>Oś VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, Typ projektu: Opracowanie dokumentacji planistycznej w zakresie</p>

	Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020		zrównoważonej mobilności miejskiej (Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – SUMP).	
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 przygotowanych i przyjętych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)	szt.	0	1