



Prezydent Wrocławia



Pan
Grzegorz Puda
Minister

Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Wrocław, 28 kwietnia 2022 r.

WZF.ZPI2.042.1.2018.KS

00054967 / 2022 / H

stoimy obecnie u progu nowej perspektywy finansowej 2021–2027, która stwarza nam szanse na pozyskanie środków z budżetu UE na realizację nowych i kontynuację już rozpoczętych inicjatyw. Jednym z priorytetów w nowej perspektywie finansowej dla Wrocławia będzie rozwój zrównoważonego transportu publicznego, który przyczyni się do realizacji celów klimatycznych i osiągnięcia postanowień Europejskiego Zielonego Ładu.

Wrocław, od wielu lat - z sukcesem - realizuje projekty z obszaru transportu publicznego. Ze względu na wielkość i wysokie koszty tych inwestycji ich realizacja odbyła się przy współfinansowaniu ze środków Funduszu Spójności. Również w perspektywie finansowej 2021–2027 zapisy projektu Programu Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko 2021–2027 (FEnIKS 2021–2027) stwarzają szanse na dalszą realizację dużych projektów transportowych z udziałem dofinansowania. W ramach projektu programu FEnIKS uzyskanie wsparcia będzie możliwe na inwestycje w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe (w tym parkingi P&R poza centrami miast), rozwiązania IT czy zaplecze techniczne dla taboru. Realizacją tych wszystkich elementów Wrocław jest szczególnie zainteresowany.

Aby być gotowym do nowego unijnego programowania Wrocław rozpoczął proces przygotowania katalogu kluczowych inwestycji z obszaru zeroemisyjnego transportu szynowego, które stanowią kontynuację dotychczasowej polityki Miasta w tym obszarze i których integracja z innymi systemami transportu pozwoli na stworzenie spójnej zrównoważonej sieci służącej nie tylko mieszkańcom Miasta, ale także Aglomeracji Wrocławskiej. Obecnie mamy zaawansowane procesy przygotowawcze dla trzech nowych kierunków rozwoju transportu tramwajowego. Są one reprezentowane przez 3 poniżej wymienione inwestycje:

SKARBNIK MIASTA WROCŁAWIA
DYREKTOR WYDZIAŁU Główny Księgowy Budżetu
[Signature]
Marek Urban

Wydział Zarządzania Funduszami
Sukiennice 10; 50-107 Wrocław
tel. +48 71 77 85 55
fax +48 71 77 72 91
wzf@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

- „Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego” o całkowitej wartości około 146 mln zł – inwestycja zintegrowana: z parkingiem P&R, B&R i powiązana z przystankiem kolejowym, projektowana z towarzyszącą infrastrukturą dla rowerzystów i pieszych oraz z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury
- „Budowa wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej na osiedle Maślice” o wartości około 198 mln zł - inwestycja zintegrowana: z parkingiem P&R, B&R i powiązana z planowanym przez PKP przystankiem kolejowym, projektowana z towarzyszącą infrastrukturą dla rowerzystów i pieszych i z uwzględnieniem błękitno-zielonej infrastruktury
- „Budowa wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej na osiedle Jagodno” o wartości około 70 mln zł – etap 1 - inwestycja zintegrowana: z parkingiem P&R, B&R.

Warto tu podkreślić, że wszystkie wymienione powyżej projekty sporządzane są w oparciu o najwyższe standardy projektowania – czyli są zintegrowane, efektywne, zielone i przyjazne dla wszystkich użytkowników.

Deklaruję także, że w zależności od informacji dotyczącej wysokości alokacji, która mogłaby być przeznaczona na te projekty, Wrocław jest gotowy, aby rozpocząć prace nad kolejnymi projektami rozwijającymi infrastrukturę tramwajową istotną dla mieszkańców Miasta i aglomeracji.

Nierozdzielalnym uzupełnieniem inwestycji w infrastrukturę zero emisyjnego transportu szynowego będą projekty MPK Sp. z o.o. o charakterze taborowym dotyczące zarówno dostawy fabrycznie nowych niskopodłogowych tramwajów z niezbędnym wyposażeniem oraz inwestycje, które zapewnią odpowiednie, nowoczesne zaplecze techniczne. Dlatego też plany inwestycyjne Wrocławia dotyczą także rozwoju lub przystosowania zajezdni tramwajowych dla potrzeb utrzymania nowego taboru.

Wartym podkreślenia jest fakt, iż przedstawione wartości inwestycji są aktualne na chwilę obecną i w przyszłości mogą ulec zmianie. Już w tej chwili sumaryczna wartość inwestycji szynowych zamyka się w kwocie ponad 700 mln zł. Nie wykluczam jednocześnie, iż w przyszłości mogą pojawić się zupełnie nowe inwestycje transportowe, które również chcielibyśmy zrealizować przy współudziale środków unijnych, tak, aby osiągnąć cele i wskaźniki, jakie przed Polską stawia Komisja Europejska w związku z realizacją programu.

Chcę też podkreślić, iż wszystkie zarówno realizowane, jak i planowane inwestycje transportowe Wrocławia, wynikają z dokumentów strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu publicznego w mieście i jego otoczeniu. Wrocław posiada „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia” przyjęty uchwałą nr VIII/194/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 kwietnia 2019 roku oraz Strategię ZIT WrOF, jak również jest - miastem rdzeniem opracowanego projektu „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia”, którego przyjęcie planowane jest w bieżącym roku. Przy jego sporządzaniu, wspólnie z 37 gminami obszaru funkcjonalnego, byliśmy beneficjentem pilotażowego programu CUPT na rzecz przygotowania SUMP-ów na poziomie aglomeracji. To też dowodzi, że niezwykle zależy nam na odpowiedzialnym i profesjonalnym podejściu do przygotowania dużych inwestycji wspieranych przez środki europejskie, które stanowią realną odpowiedź na współczesne wyzwania transportowe miast i ich obszarów funkcjonalnych.

W nawiązaniu do powyższych informacji oraz w odniesieniu do zapisów aktualnie negocjowanego z KE Programu FEnIKS 2021–2027, że wsparcie w obszarze transportu publicznego będzie dedykowane miastom wojewódzkim i innym miastom objętym w okresie programowania 2014–2020 instrumentem ZIT, zwracam się z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:



1. W jaki sposób zostanie dokonany podział alokacji dla transportu publicznego?
2. Czy w przypadku miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych zostanie zastosowana metodologia podziału analogiczna, jak w okresie programowania 2014 – 2020, a projekty zostaną wybrane w trybie niekonkurencyjnym?
3. Jeśli na pyt. 2 odpowiedź brzmi tak, to jakie kryteria zostaną zastosowane do podziału alokacji?

Biorąc pod uwagę pozytywne doświadczenia płynące z dotychczasowej współpracy, zwracam się z również prośbą o uwzględnienie podczas podziału alokacji - oprócz obiektywnie weryfikowalnych kryteriów m.in. takich jak: liczba ludności, także wielkości zgłoszonych potrzeb w obszarze transportu publicznego.

Zasadność i skuteczność takiego podejścia potwierdzają projekty z zakresu infrastruktury transportowej realizowane przez Wrocław z Programu POIiŚ 2014-2020. Sprawna realizacja ww. projektów spowodowała, iż Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej sukcesywnie zwiększało wysokość pierwotnie przyznanej puli środków. Sukces rozwiązania polegającego na przekazaniu dofinansowania bezpośrednio do Wrocławia, wynika, nie tylko z faktu, że środki te zostały ukierunkowane na projekty, które w największym stopniu rozwiązują rzeczywiste problemy komunikacyjne Miasta i regionu oraz te zidentyfikowane w ramach Programu POIiŚ 2014-2020, ale również z tego, iż wysokość przyznanej i sukcesywnie zwiększanej alokacji jest odpowiedzią na zgłaszane przez nas potrzeby.

Nie mogę jednocześnie pominąć faktu, że zbiorowy transport publiczny jest jednym z obszarów, który w największym stopniu ucierpiał na skutek panującej pandemii COVID-19 – spadek liczby pasażerów spowodował ogromne straty finansowe. Potrzeba zatem znacznych nakładów finansowych, aby zachęcić mieszkańców do powrotu do tramwajów i autobusów. Większe wykorzystanie zeroemisyjnego transportu zbiorowego to lepsza jakość powietrza, mniejszy hałas i poprawa jakości życia codziennego. Nie mniej ważna jest tutaj również poprawa dostępności komunikacyjnej dla osób z ograniczoną mobilnością, co wiąże się z koniecznością zakupu odpowiedniego nowoczesnego i ekologicznego taboru. Chcę tu podkreślić, że niezależnie od potrzeb taborowych sukcesywnie inwestujemy w rozwiązania poprawiające dostępność przystanków – w zgodzie ze standardami dostępności, które przyjęte zostały we Wrocławiu zarządzeniem prezydenta, Biorąc jednak pod uwagę skalę oraz koszty realizacji inwestycji transportowych, istnieje realna obawa, iż obecna alokacja przeznaczona w Programie FEnIKS na transport publiczny wynosząca 1,75 mld euro może okazać się niewystarczająca w skali całego kraju.

Podsumowując, mając na względzie ogromne znaczenie wsparcia niskoemisyjnego transportu publicznego dla realizacji celów klimatycznych Zielonego Ładu, jak również biorąc pod uwagę fakt, iż transport szynowy jako najefektywniejszy i najbardziej pożądaný przez mieszkańców, środek publicznego transportu zbiorowego pełni ważną rolę w systemach transportowych naszych miast, zwracam się do Pana Ministra z prośbą o wypracowanie takiego sposobu podziału alokacji pomiędzy interesariuszy, w tym Wrocław, który pozwoli na realne rozwiązanie problemów mieszkańców i zaspokojenie potrzeb zdiagnozowanych w obszarze zrównoważonego transportu publicznego.

Wyrażam głębokie przekonanie, iż przyjęcie odpowiedniego podejścia pozwoli na optymalne zagospodarowanie środków UE oraz pozytywnie wpłynie na realizację Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027, a także odbiór społeczny Projektów realizowanych przy wsparciu środków UE.



Jednocześnie zapewniam o kontynuacji partnerskiej współpracy ukierunkowanej na osiągnięcie celów projektów planowanych do dofinansowania w ramach FEnIKS 2022-2027, jak również tych wyznaczonych w ramach Programu.


Jacek Sutryk

Sprawę prowadzi:

Karolina Sobótka, Wydział Zarządzania Funduszami +48 717 77 76 78, karolina.sobotka@um.wroc.pl

