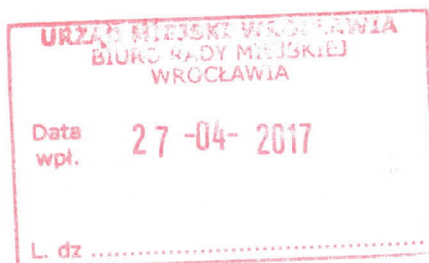




48

**Pan Michał Piechel**

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Pan Damian Mrozek

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Pan Krystian Mieszkała

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Sukiennice 9
50-017 Wrocław

Wrocław, 24 kwietnia 2017 r.

WTR-ZT.0003.1.2017

Szanowni Panowie,

W odpowiedzi na interpelację z dnia 4 kwietnia 2017 roku (data wpływu 13 kwietnia 2017 r.), uprzejmie informuję, że tzw. trwałość projektu liczy się przez okres 5 lat od otrzymania ostatniej transzy środków finansowych. Naruszenie tej zasady mogłoby doprowadzić do konieczności zwrotu części dofinansowania.

Zgodnie z przywołaną wyżej regulacją, Beneficjent zobowiązany jest do zapewnienia trwałości projektu w okresie 5 lat od daty, w której doszło do łącznego spełnienia trzech warunków:

1. Działania w ramach projektu zostały faktycznie przeprowadzone - zakończenie rzeczowe */spełniony/*.
2. Wszystkie wydatki Beneficjenta zostały opłacone – zakończenie finansowe */spełniony/*.
3. Dofinansowanie zostało wypłacone (brak dalszych płatności, które mają być dokonane na rzecz Beneficjenta).

Nawiązując do sposobu określenia długości trwałości projektu, w odniesieniu do omawianego wrocławskiego Projektu (ZSTS Etap I), końcową płatność przekazano Miastu **25 marca 2016 roku**. Tak więc, zgodnie z powyższym, termin trwałości projektu upływa w **marcu 2021 roku**.

Możliwe są rozmowy z Instytucją Zarządzającą Programem POIiŚ na temat pewnych korekt przebiegu tras linii tramwajowych objętych projektem ZSTS Etap 1, co oczywiście nie gwarantuje uzyskania takiej zgody, jednak nie jest możliwe wydłużanie tras w taki sposób, który spowodowałoby rozrzedzanie zadeklarowanej w przeszłości częstotliwości kursowania tramwajów na danej linii. W konsekwencji należy przyjąć, że każde istotne wydłużenie trasy spowoduje konieczność zakupu, ze środków własnych, dodatkowego taboru, oprócz taboru posiadanego, kupionego do obsługi dedykowanych liniom tras.

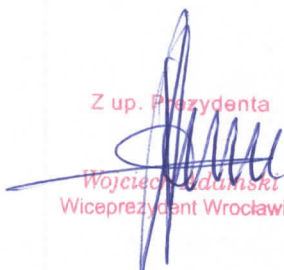
Trasy tramwajowe określone zostały z uwzględnieniem, aktualnego na dzień aplikowania, budżetu i możliwych do poniesienia przez Miasto obciążeń finansowych dla tak kosztownej inwestycji. Koniecznym było także zakupienie nowych tramwajów dwukierunkowych - Skoda 19T. Wysokość kosztów realizacji przedsięwzięcia wykluczyła wówczas możliwość zaprojektowania trasy linii tramwajowej 33 do pętli Leśnica.

Podsumowując, na przykładzie obecnie planowanej korekty linii tramwajowej 33 do pętli Sępolno, Instytucja zarządzająca (CUPT) wyraziła zgodę na ewentualne wydłużenie linii 33 na odcinku od pętli Stadion Olimpijski do pętli Sępolno tylko pod warunkiem utrzymania deklarowanej, w projekcie ZSTS Etap 1, częstotliwości kursowania tej linii. W związku z tym wydłużenie trasy przejazdu linii tramwajowej 33 do pętli Leśnica z zachowaniem parametrów kursowania w szczycie komunikacyjnym tj. co 5 – 7 minut, bez zakupu nowego taboru jest niemożliwe.

Jednocześnie, Instytucja CUPT nie wnosi zastrzeżeń wykorzystywania taboru Skoda 19T, na innych liniach niż przypisanych do projektu ZSTS Etap 1, wyłącznie w czasie, kiedy tabor ten nie jest wykorzystywany do realizacji pracy przewozowej na liniach objętych tym projektem tj. poza godzinami szczytu komunikacyjnego, w dni wolne od pracy oraz w dni świąteczne.

Warunki stawiane każdej jednostce starającej się o dofinansowanie ze środków unijnych w ramach programu POIiŚ zawarte są m.in. na poniższej stronie internetowej i są dostępne dla każdego zainteresowanego:

<https://www.pois.gov.pl/strony/skorzystaj/obowiazki-przy-realizacji-projektow/#Trwa%C5%82o%C5%9B%C4%87%20projektu>

Z up. Prezydenta

Wojciech Adamowski
Wiceprezydent Wrocławia

Do wiadomości:

1. **Biuro Rady Miejskiej, Sukiennice 9, 50-017 Wrocław**
2. Biuro Prezydenta Wrocławia, Sukiennice 9, 50-017 Wrocław – dotyczy L. dz. 80527 (L. dz. 43251).
3. a/a

Sprawę prowadzi:

Michał Nagrodzki tel. +48 71 777 80 56 michal.nagrodzki@um.wroc.pl