

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.8.2017

Lotus: 200114-2414

Pan
Michał Boruczkowski
Radny Miasta Poznania

Poznań, dnia 20 stycznia 2017 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 10 stycznia 2017 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie pozyskania dofinansowania budowy Węzła Koszalińska, uprzejmie informuję, co następuje:

Ad. 1 i 2.

Decyzję o złożeniu w trybie naboru konkursowego do działania 4.2. *Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego POliŚ 2014-2020* projektu pn. „Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi krajowej nr 92 w Poznaniu” - zakresem rzeczowym obejmującego przebudowę ul. Bałtyckiej, mostu Lecha i budowę węzła Naramowicka/Lechicka - podjęto w oparciu o obiektywne przesłanki uwzględniające merytoryczne kryteria wyboru, jakie Komitet Monitorujący POliŚ przyjął dla potrzeb oceny składanych wniosków o dofinansowanie. Jednym z kluczowych aspektów, które zadecydowało o takim a nie innym wytypowaniu zakresu rzeczowego projektu był stan jego przygotowania do realizacji (kryterium merytoryczne I stopnia), w ramach którego ocenie i punktowaniu podlegało m.in.:

- posiadanie projektu budowlanego, co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę,
- posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego zakresu projektu.

W odniesieniu do projektu dotyczącego budowy tzw. węzła komunikacyjnego Koszalińska, w chwili składania wniosku o dofinansowanie ww. dokumentami nie dysponowano, a tym samym wniosek o jego dofinansowanie nie miałby jakichkolwiek szans na etapie oceny merytorycznej.

Zwracam uwagę, że złożony przez Miasto wniosek, został zatwierdzony przez Komisję Oceny Projektów jako projekt spełniający wszystkie kryteria wyboru projektów dla Osi Priorytetowej IV Infrastruktura drogowa dla miast, a zgodnie z zatwierdzoną przez IZ listą rankingową uzyskał 58 z 80 możliwych punktów. Projekt osiągnął zatem poziom punktacji powyżej wymaganego minimum (60% maks. liczby punktów) i wyłącznie z powodu braku wystarczającej kwoty przeznaczonej na dofinansowanie projektów w konkursie umieszczony na drugim miejscu listy projektów rezerwowych.

Ad. 3.

Jak wyżej wspomniano, projekt dla którego Miasto złożyło wniosek o dofinansowanie uzyskał 58 z 80 możliwych punktów. Ocenie poddano w sumie 11 kryteriów. Punktacja zdobyta przez projekt w ramach poszczególnych kryteriów przedstawia się następująco:

K1) *Przygotowanie projektu do realizacji: 10 na 18*

- z uwagi na współczynnik wynikający ze stosunku sumy szacunkowych wartości rozpoczętych na dzień 29.04.2016 r. postępowań o udzielenie zamówień publicznych do szacunkowej całkowitej wartości zamówień w ramach projektu, niemożliwych do wszczęcia wobec braku dofinansowania,

K2) *Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego: 2 na 6*

- z uwagi na rozwiązania przyjęte w dokumentacji technicznej,

K3) *komplementarność: 6 na 10*

- z uwagi na brak elementów infrastruktury kolejowej, lotniczej oraz intermodalnej w zakresie rzeczowym projektu,

K4) *Ograniczenie wpływu na środowisko naturalne: 6 na 6*

K5) *Efektywność ekonomiczna: 6 na 8*

- z uwagi na wartość wskaźnika ERR, obliczoną zgodnie z wymaganą metodyką,

K6) *Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów ciężkich: 8 na 8,*

K7) *Stopień wykorzystania przepustowości drogi: 12 na 12,*

K8) *Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km: 6 na 8*

- z uwagi na faktyczną liczbę wypadków ustaloną na podstawie danych wojewódzkiej komendy policji,

K9) *Realizacja wymiaru miejskiego w zakresie zrównoważonego rozwoju: 0 na 1*

- z uwagi na fakt, że m. Poznań jest miastem wojewódzkim - punktowane były projekty realizowane na obszarze miast regionalnych lub subregionalnych,

K10) *Ponadregionalność projektu: 1 na 1,*

K11) *Zgodność projektu ze Strategią UE dla Morza Bałtyckiego (SUE RMB): 1 na 2*

- z uwagi na fakt, że projekt nie jest projektem flagowym SUE BSR.

Ad.4.

W ramach struktury organizacyjnej UMP systemowo za inicjowanie i koordynowanie działania w zakresie pozyskiwania funduszy unijnych na realizację zadań Miasta, we współpracy z wydziałami Urzędu i miejskimi jednostkami organizacyjnymi odpowiada Pełnomocnik Prezydenta ds. Funduszy Unijnych oraz Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta. Nie mniej w obszarze związanym z infrastrukturą drogową, transportem publicznym i zielenią działania jw. podejmowane są przy istotnym udziale Wydziału Transportu i Zieleni UMP.

Ad. 5.

Projekty dotyczące węzła komunikacyjnego Koszalińska, a także węzła Wola są brane pod uwagę w kontekście prowadzonych przez Miasto starań o dotacje ze środków unijnych i innych zewnętrznych środków pomocowych na projekty transportowe. Na chwilę obecną możliwości takich upatruje się zarówno w kolejnej edycji konkursu 4.2 POIiŚ (jeśli taki będzie miał miejsce), jak i we wsparciu z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa przyznawanej corocznie przez Ministerstwo Finansów w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Ad. 6.

Miasto Poznań podjęło już działania, których realizacja ma również kluczowe znaczenie wobec zamiaru ubiegania się o środki zewnętrzne dla omawianego zadania. Zgodnie z harmonogramem prac nad ww. projektem, w WPF w latach 2017 i 2018 w ramach zadania pn. „Przebudowa układu komunikacyjnego w ciągu DK92 – węzeł Wola i węzeł Koszalińska” zabezpieczono środki na prace

konceptyjne i projektowe, które finalnie mają posłużyć przygotowaniu między innymi dokumentacji aplikacyjnej.

Z wyrazami szacunku


ZASTĘPCA
PREZYDENTA MIASTA DOZWIENIA
Tomasz Lewandowski

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta