

Załącznik 9. Opis projektów w ramach Działania 1.6 (stan na dzień 31.07.2010 r.).

Dolnośląskie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	<i>Przebudowa Średnicowej Linii Tramwajowej Północ-Południe we Wrocławiu Gmina Wrocław</i>	26.04.2005 - 16.08.2007	116 289 345,44	44 332 839,30	88 854 811,81
2	<i>Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego pl. Powstańców Wielkopolskich we Wrocławiu Gmina Wrocław</i>	12.12.2005 - 30.05.2008	108 687 964,26	42 153 846,21	84 307 692,41

W województwie dolnośląskim w ramach Działania 1.6 zrealizowano 2 projekty. Dotyczyły one poprawy jakości transportu publicznego w aglomeracji wrocławskiej i realizowane były przez Gminę Wrocław.

Przebudowa Średnicowej Linii Tramwajowej Północ-Południe we Wrocławiu

Głównym celem projektu była budowa systemu transportu publicznego we Wrocławiu, pozwalającego na zwiększenie potencjału posiadanego taboru tramwajowego oraz zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń, przy jednoczesnym podniesieniu bezpieczeństwa ruchu, atrakcyjności i jakości obsługi podróżnych. W ramach przedmiotowej inwestycji zrealizowano elementy robót obejmujące m. in. przebudowę i modernizację torów tramwajowych w ciągu ulic: Świdnicka, pl. Teatralny, Widok, Szewska, Grodzka, dobudowę drugiego toru tramwajowego na ul. Widok, przebudowę sygnalizacji świetlnej, przebudowę ul. Szewskiej na ciąg pieszo-tramwajowy, urządzenie bezpośrednio przyległych terenów zieleni oraz iluminację zabytkowego muru nabrzeża.

Zakończenie finansowe projektu, zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie, miało miejsce 16 sierpnia 2007 r., natomiast rozliczenie końcowe projektu nastąpiło w czerwcu 2008 r. (ostateczne rozliczenie w lipcu 2009 r. z uwagi na dokonany przez Beneficjenta zwrot środków w wysokości PŚW 22 026,08 zł, z tytułu stwierdzenia przez Instytucję Pośredniczącą znaczącej modyfikacji przedsięwzięcia po jego zakończeniu, wpływającej na jego charakter, skutkującej koniecznością zwrotu proporcjonalnej kwoty dofinansowania). Wartość całkowita po rozliczeniu wyniosła 116 289 345,44 zł, w tym kwota uznanych wydatków kwalifikowalnych 88 854 811,81 zł, z tego wartość dofinansowania wyniosła 44 332 839,30 zł. W ramach projektu długość przebudowanych torów tramwajowych wyniosła 2,14 km natomiast długość wybudowanych linii tramwajowych 0,29 km. Ponadto, dzięki realizacji projektu zakupiono 8 tramwajów typu Škoda 16T o łącznej pojemności 1 944 miejsc.

Przebudowa multimodalnego węzła komunikacyjnego – Pl. Powstańców Wielkopolskich we Wrocławiu, etapy 1-2

Głównym celem projektu była budowa systemu transportu publicznego we Wrocławiu, pozwalającego na poprawę warunków ruchu, zmniejszenie zanieczyszczeń, przy jednoczesnym podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu, atrakcyjności i jakości obsługi podróżnych. Beneficjentem inwestycji była Gmina Wrocław. W ramach realizacji projektu wykonano roboty budowlane obejmujące m.in.: przebudowę i modernizację istniejących torów tramwajowych w obrębie pl. Powstańców Wielkopolskich przy zastosowaniu nowoczesnych technologii budowy torowisk. Ponadto stworzono system informacji pasażerskiej, obejmujący wszystkie grupy pasażerów w rejonie placu: pasażerów komunikacji miejskiej, kolejowej i autobusowej, a w szczególności przesiadających się pomiędzy tymi sieciami.

Zakończenie finansowe projektu, zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie, miało miejsce 30 maja 2008 r., natomiast rozliczenie projektu nastąpiło we wrześniu 2008 r. Po rozliczeniu wartość całkowita wyniosła 108 687 964,26 zł, w tym kwota uznanych wydatków kwalifikowalnych 84 307 692,41 zł, z tego wartość dofinansowania ze środków UE wyniosła 42 153 846,21 zł. W ramach systemu został uruchomiony 1 elektroniczny punkt informacyjny dla pasażerów. Długość torów tramwajowych przebudowanych w ramach projektu wyniosła 1,87 km. Ponadto zakupiono 9 tramwajów typu Škoda 16T o łącznej pojemności 2 187 miejsc.

Łódzkie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz - Łódź - Pabianice, Zadanie I, Etap I – Łódź Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne MPK Łódź Sp. z o.o.	29.08.2006 - 31.12.2008	361 553 939,83	102 999 058,03	205 998 116,11

W województwie łódzkim w ramach Działania 1.6 do dofinansowania wybrano jeden projekt. Beneficjentem projektu było Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Sp. z o.o.

Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, Zadanie I, Etap I – Łódź

Projekt ten wpisuje się w definicję *dużego projektu*¹ w rozumieniu art. 25 rozporządzenia nr 1260/99/WE (Dz. U. WE L 161 z 26.06.1999 r.). Jego wartość całkowita wynosi 361 553 939,83 zł, wartość wydatków kwalifikowalnych 205 998 116,11 zł, natomiast dofinansowanie z EFRR 102 999 058,03 zł. Do dnia 31 lipca 2010 r. projekt nie został rozliczony.

¹ Zgodnie z art. 25 rozporządzenia 1260/99/WE (Dz. U. WE L 161 z dnia 26.06.1999 r.) mianem *dużego projektu* określa się przedsięwzięcia, których koszt całkowity służący do określenia wkładu funduszy, przekracza 50 milionów EUR.

Szerszy opis projektu znajduje się w rozdziale 11 raportu.

Małopolskie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A)	2006.07.19 - 2008.05.31	254 776 688,54	100 144 992,90	201 823 847,09

Projekt Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej należy do dużych projektów, które zostały zdefiniowane w art. 25 rozporządzenia nr 1260/99/WE (Dz. U. WE L 161 z 26.06.1999 r.). Wartość całkowita projektu po rozliczeniu wyniosła 254 776 688,54 zł, w tym kwota uznanych wydatków kwalifikowalnych 201 823 847,09 zł, z tego wartość dofinansowania opiewała na kwotę 100 144 992,90 zł.

Szerszy opis projektu znajduje się w rozdziale 11.

Mazowieckie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Modernizacja trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich odcinek pętla Banacha - pętla Gocławek Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o.	03.10.2005 - 15.04.2008	274 647 301,04	54 899 118,51	109 798 237,01
2	Rozbudowa trasy tramwajowej Bemowo-Młociny Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o.	2005.06.24 - 2008.05.02	40 985 753,92	15 271 993,78	32 059 836,73
3	Zintegrowany system	20.10.2005 -	31 295 472,34	14 179 142,13	28 358 284,27

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
	zarządzania ruchem Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o	30.12.2008			

W województwie mazowieckim w ramach opisywanego działania realizowano 3 projekty. Beneficjentem wszystkich projektów były Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. Na posiedzeniu Komitetu Monitorującego ZPORR w dniu 17 września 2008 r. podjęto uchwałę o realokacji środków z Działania 1.6 do Działań 1.3 i 1.4 w województwie mazowieckim. W wyniku dokonanej realokacji wartość alokacji dostępnej na Działanie 1.6 ZPORR uległa zmniejszeniu o 3,93%, natomiast alokacja dla Działania 1.3 ZPORR zwiększyła się o 0,54%, natomiast dla Działania 1.4 ZPORR o 2,44%.

Projekt Rozbudowa trasy tramwajowej Bemowo-Młociny dotyczył budowy trasy tramwajowej w ciągu ulic Powstańców Śląskich i Reymonta, w tym: obejmował montaż 54 słupów trakcyjnych, budowę torów, montaż 12 słupów trakcyjnych oraz budowę 956 m sieci trakcyjnej. W wyniku realizacji projektu została wybudowana trasa tramwajowa o długości 2,2 km, łącząca pętlę Nowe Bemowo z ul. Broniewskiego. Ponadto wybudowano 9 przystanków komunikacji zbiorowej. Założona w umowie o dofinansowanie projektu na poziomie 123 ha wartość wskaźnika „Powierzchnia aglomeracji obsługiwana przez transport zbiorowy” została osiągnięta w 100%. Po rozliczeniu projektu w 2007 r. wartość całkowita projektu wyniosła 40 985 753,92 zł, w tym kwota uznanych wydatków kwalifikowalnych 32 059 836,73 zł, z tego wartość dofinansowania wyniosła 15 271 993,78 zł.

Projekt Modernizacja trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich odcinek pętla Banacha – pętla Goławek był strategią zawartą w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Warszawskiej. Po oddaniu do eksploatacji zmodernizowanej trasy tramwajowej osiągnięto strategiczne cele projektu polegające na podniesieniu atrakcyjności i stopnia wykorzystania przez pasażerów podstawowego korytarza komunikacyjnego transportu zbiorowego aglomeracji warszawskiej, łączącego dzielnicę Praga Południe, Śródmieście i Ochotę. W związku z tym do 2008 roku zmodernizowano 17,8 km linii tramwajowych, zaś liczba zakupionego taboru komunikacji zbiorowej wynosi 90 sztuk. Ponadto zakupiono i zamontowano 28 elementów informowania podróżnych. Zmodernizowano 105 przystanków komunikacji zbiorowej.

Inwestycja została rozliczona w 2008 r. Ostatecznie wartość całkowita projektu wyniosła 274 647 301,04 zł, w tym kwota uznanych wydatków kwalifikowalnych 109 798 237,01zł, z tego kwota PŚW 54 899 118,51 zł.

Projekt Zintegrowany System Zarządzania Ruchem dotyczył budowy tytułowego systemu na terenie obszaru I (Powiśle ograniczone ulicami: Grodzka, Browarna, Kruczkowskiego, Ludna, Czerniakowska; Wisłostrada: od mostu Grota-Roweckiego do Trasy Siekierkowskiej; Al. Jerozolimskie na odcinku od Ronda Waszyngtona do Placu Zawiszy). Realizacja projektu dotyczyła remontu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Czerniakowskiej i ul. Bartyckiej wraz z wymianą sterownika na skrzyżowaniu Czerniakowska-Gagarina oraz na skrzyżowaniu Czerniakowska-Łazienkowska, następnie budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie I obszaru. Efektywność pracy systemu osiągnięta została dzięki wymianie

informacji między podsystemami oraz dzięki zastosowaniu nowoczesnych metod analizy i przewidywania rozwoju sytuacji.

Realizacja projektu przyczyniła się do szybszego, sprawniejszego i mniej kosztownego przemieszczania się osób, co zostało osiągnięte przez zmodernizowanie 37 urządzeń sterowania ruchem drogowym, zakupienie i zamontowanie 5 elementów informacji podróży, wybudowanie jednego układu obszarowego sterowania i nadzoru ruchu. W wyniku realizacji projektu osiągnięte zostały następujące wskaźniki: średni czas przejazdu między dwoma punktami sieci osiągnął czas 31 minut, koszt pasażerokilometra zmienił się na 0,27 ZŁ zaś zanieczyszczenia komunikacyjne pyłowe i gazowe zostały zmniejszone do 1 204 017 T/rok. Rozliczenie projektu nastąpiło w 2009 r. Ostatecznie wartość całkowita projektu wyniosła 31 295 472,34 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowalnych 28 358 284,27 zł, z tego wartość dofinansowania wyniosła 14 179 142,13 zł.

Pomorskie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o	01.05.2005 - 28.02.2007	51 950 290,19	21 111 179,16	42 222 358,32
2	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej Gmina Miasta Gdańsk	02.10.2004 - 31.07.2008	241 102 022,03	76 322 843,85	152 645 687,74

Na terenie województwa pomorskiego realizowano 2 projekty.

Projekt Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni został złożony w ramach I konkursu projektów dla Działania 1.6 Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Projekt dotyczył rozwoju infrastruktury transportu publicznego w zakresie budowy nowej zajezdni trolejbusowej, nowych linii trolejbusowych o długości 10,6 km oraz zakupu 10 trolejbusów niskopodłogowych. Pod budowę zajezdni trolejbusowej wyznaczono teren o pow. 1,8 ha w Gdyni-Leszczynkach. Nowa linia trolejbusowa została wybudowana na odcinku ciągu ulic Nowowiczlińska - Rdestowa, z odgałęzieniem na ul. Mietową. Umowa o dofinansowanie projektu pomiędzy Wojewodą Pomorskim, a Przedsiębiorstwem Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. została zawarta w dniu 10 marca 2005 r.

Rozliczenie projektu nastąpiło w 2007 r. Ostatecznie wartość całkowita projektu wyniosła 51 950 290,19 zł, w tym kwota wydatków kwalifikowalnych 42 222 358,32 zł, z tego wartość dofinansowania wyniosła 21 111 179,16 zł.

Przedłużenie sieci trolejbusowej w Gdyni zwiększyło dostępność do dwóch dzielnic mieszkaniowych Gdyni: Dąbrowy i Wielkiego Kacka, gdzie wzrost liczby mieszkańców jest bardzo dynamiczny.

Głównym celem projektu Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej była modernizacja sieci infrastruktury tramwajowej oraz przyspieszenie procesu wymiany taboru na nowoczesny i mniej uciążliwy. Realizacja projektu obejmowała okres od 2 października 2004 r. do dnia 31 lipca 2008 r.

W wyniku rzeczowej realizacji projektu wybudowano 2,9 km nowej linii tramwajowej wraz z siecią trakcyjną i zasilaniem oraz zmodernizowano 19,9 km linii tramwajowych. Ponadto zakupiono 31 sztuk taboru komunikacji zbiorowej (taboru transportu publicznego), w tym 28 autobusów niskopodłogowych oraz 3 nowe pociągi tramwajowe. Zakupione nowe autobusy zostały skierowane na linie dowozowe do węzła integracyjnego tramwajowego-autobusowego na Osiedle Chełmno.

Rozliczenie inwestycji nastąpiło w 2009 r. W rezultacie wartość całkowita projektu wyniosła 241 102 022,03 zł, w tym wartość wydatków kwalifikowalnych 152 645 687,74 zł, zaś wartość dofinansowania wyniosła 76 322 843,85 zł.

Śląskie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Modernizacja infrastruktury autobusowej transportu publicznego na terenie gmin Będzin, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec Gmina Sosnowiec	2005.04.01 - 2008.06.29	73 275 612,54	29 721 482,53	59 233 076,78

Z terenu woj. śląskiego w ramach Działania 1.6 realizowano jeden projekt. Beneficjentem projektu było konsorcjum 3 gmin (Sosnowiec, Będzin i Dąbrowa Górnicza) oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana w styczniu 2006 r. Realizacja projektu rozpoczęła się w kwietniu 2005 r. Do końca 2005 r. zmodernizowano w Sosnowcu 2 skrzyżowania cechujące się dużym natężeniem ruchu (ul. Blachnickiego i Kisielewskiego oraz ul. 11 Listopada i Dobrzańskiego). Na obu skrzyżowaniach zamontowano sygnalizację świetlną. Do końca 2005 r. zakupiono pierwsze 4 nowoczesne, niskopodłogowe autobusy. W 2006 r. wybudowano w Sosnowcu pętlę autobusową (ul. Kleeberga) oraz przebudowano dworzec autobusowy (ul. Mościckiego). W 2007 r. zakończono dostawy pozostałych 68 nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów (ogółem w 72 autobusach osiągnięto 100,8% planowanej pojemności unowocześnionego taboru) oraz zmodernizowano 48 przystanków autobusowych w Będzinie i 161 w Dąbrowie Górniczej (modernizacja obejmowała zakup i instalację wiat oraz roboty remontowo-budowlane na nawierzchni). W 2008 r. zmodernizowano 170 przystanków autobusowych

w Sosnowcu. Realizacja rzeczowa projektu została zakończona w kwietniu 2008 r. Wniosek o płatność końcową (refundację) został zrealizowany przez IPOś na początku 2009 r. W rezultacie wartość całkowita projektu wyniosła 73 275 612,54 zł, w tym wartość wydatków kwalifikowalnych 59 233 076,78 zł, zaś wartość dofinansowania wyniosła 29 721 482,53 zł. Inwestycja polepszyła jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego w 3 miastach aglomeracji górnośląskiej i poprawiła bezpieczeństwa ruchu. Osiągnięto również poprawę stanu środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie zanieczyszczeń (nowoczesne autobusy) i poprawę estetyki krajobrazu (zmodernizowane przystanki).

Wielkopolskie

	Nazwa projektu	Okres realizacji	Całkowita wartość (zł)	Wartość dofinansowania (zł)	Wydatki kwalifikowalne (zł)
1	Elektroniczne tablice informacyjne w poznańskich węzłach przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym MPK Poznań Sp. z o.o	2003.11.29 - 2006.04.28	676 935,30	277 432,50	554 865,00
2	Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu Miasto Poznań	2005.09.30 - 2006.12.05	4 469 274,22	2 234 637,11	4 469 274,22
3	Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu Miasto Poznań	2004.10.28 - 2007.09.05	54 985 779,89	27 482 188,13	54 964 376,30
4	Budowa zintegrowanego dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego w Poznaniu Miasto Poznań	2006.01.02 - 2008.12.30	10 405 965,53	5 202 982,76	10 405 965,53

W województwie wielkopolskim w ramach Działaniu 1.6 w całym okresie wdrażania ZPORR zawarto umowy dla 4 projektów. Wszystkie projekty zakontraktowano w 2005 roku.

Celem projektu Elektroniczne tablice informacyjne w poznańskich węzłach przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym była instalacja elektronicznych tablic informacyjnych na 6 głównych węzłach przesiadkowych Poznania: Rondo Śródka, Rondo Rataje, Rondo Starołęka, Górczyn, Ogrody, Sobieskiego. Beneficjentem projektu było Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Poznań Sp. z o.o.

W wyniku podpisania w dniu 19 września 2006 r. Aneksu nr 3 zmieniono datę rozpoczęcia realizacji inwestycji z 28 kwietnia 2004 r. na 29 listopada 2003 r. Podpisanie aneksu było inicjatywą Instytucji Pośredniczącej z uwagi na fakt, iż w wyniku weryfikacji wniosku o płatność, stwierdzono, że umowa z wykonawcą została zawarta w dniu 29 listopada 2003 r. Koszty związane z inwestycją zostały poniesione jednak dopiero po 1 stycznia 2004 r.

Finansowa realizacja projektu zakończyła się w dniu 28 kwietnia 2006 r. Rozliczenie inwestycji nastąpiło w 2007 r. Ostateczna wartość całkowita projektu wyniosła 676 935,30 zł, wydatki kwalifikowalne 554 865,00 zł, w tym wartość PŚW 277 432,50 zł. W wyniku rzeczowej realizacji projektu zainstalowano 6 nowych punktów informowania podróżnych (elektroniczne tablice informacyjne) na ww. węzłach przesiadkowych.

Beneficjentem trzech opisanych poniżej inwestycji było Miasto Poznań.

Zintegrowany system sterowania ruchem na ul. Grunwaldzkiej w Poznaniu

Dla władz Poznania już od lat 80-tych XX wieku sterowanie ruchem było istotnym elementem zarządzania miastem. W 1995 r. podjęto decyzję o budowie nowego systemu sterowania. Głównym celem przedmiotowej inwestycji było włączenie ul. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Palacza do ul. Małwowej do systemu sterowania ruchem Miasta Poznania. Umowa o dofinansowanie realizacji projektu została podpisana w dniu 10 listopada 2005 r. Projekt był realizowany od 30 września 2005 r. do 5 grudnia 2006 r. Rola ulicy Grunwaldzkiej w systemie komunikacyjnym Poznania jest bardzo ważna z uwagi na fakt, iż obsługuje dwa duże osiedla mieszkaniowe, wiele zakładów przemysłowych i usługowych, kilka marketów, znaczny ruch pozamiejski, duży cmentarz komunalny oraz stadion na 40 000 miejsc. Poza tym ulicą Grunwaldzką biegnie trasa tramwajowa obsługująca 4 linie tramwajowe. W ramach projektu przebudowano 8 sygnalizacji. Przebudowa wskazanych urządzeń sterownia ruchem była niezbędna dla poprawy bezpieczeństwa ruchu i stworzenia dogodnych warunków ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej dla skrócenia czasu ich pojazdu. Przedsięwzięcie zostało rozliczone w 2007 r. Wartość całkowita projektu i wydatki kwalifikowane wyniosły 4 469 274,22 ZŁ, zaś wartość dofinansowania - 2 234 637,11 zł. Zaletami podłączenia poszczególnych sygnalizacji do Centrum Sterowania są m.in. możliwość monitorowania pracy poszczególnych sterowników lokalnych wraz z urządzeniami detekcyjnymi i sygnalizatorami, a także możliwość zarządzania pracą sterowników. Centrum Sterowania Ruchem ma swoją siedzibę przy ul. Góreckiej.

Budowa zintegrowanego dworca autobusowego na os. Jana III Sobieskiego w Poznaniu

Dworzec autobusowy zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie pętli tramwaju PST, co pozwoliło na zintegrowanie funkcji dworca autobusowego z istniejącymi liniami tramwajowymi, a także z komunikacją podmiejską, stanowiąc dogodny punkt przesiadkowy.

W ramach projektu wykonano:

- dworzec autobusowy (budynek dworca, parking Bike&Ride, 15 stanowisk postojowych dla autobusów, monitoring, tablice świetlne z rozkładem jazdy);
- ściankę szczelinową dla ochrony dworca przed skutkami ewentualnej awarii magistrali wodociągowej;
- trzy ekrany akustyczne dla ochrony przed hałasem.

Umowa o dofinansowanie realizacji projektu została podpisana w dniu 10 listopada 2005 r. Projekt był realizowany od 2 stycznia 2005 r. do 30 grudnia 2008 r. W lutym 2009 r. odbyła się kontrola końcowa projektu. Z uwagi na zmianę sytuacji prawnej Beneficjenta pod względem możliwości odzyskania VAT, Beneficjent dokonał zwrotu na konta programowe części podatku VAT, ujętego w pierwotnej wersji wniosku aplikacyjnego jako wydatek kwalifikowany. W rezultacie wartość całkowita oraz wydatki kwalifikowane projektu uległy zmniejszeniu do 10 405 965,53 zł (pierwotna wartość zgodna z umową wynosiła 14 500 000,00 zł). Jednocześnie wartość dofinansowania uległa zmniejszeniu do kwoty 5 202 982,76 zł (pierwotna wartość zgodna z umową wynosiła 7 250 000,00 zł.)

Budowa trasy tramwajowej od ul. Jana Pawła II do ul. Podgórznej w Poznaniu

Umowę dofinansowania projektu podpisano w dniu 14 listopada 2005 r. Projekt realizowano w okresie od 28 października 2004 r. do 5 września 2007 r. Realizacja projektu została podzielona na trzy etapy.

Etap I zakończono w 2005 r. Dotyczył on budowy trasy tramwajowej na odcinku od ul. Kazimierza Wielkiego do Mostu Św. Rocha oraz na odcinku od Mostu Św. Rocha do ul. Piotrowo.

Etap II zakończono w 2006 r. Etap ten dotyczył budowy trasy tramwajowej ul. Kórnickiej od ul. Piotrowo do jej włączenia w ul. Jana Pawła II.

Etap III zakończony został w lipcu 2007 r. W ramach przedmiotowego etapu zbudowano trasę tramwajową od ul. Kazimierza Wielkiego do ul. Podgórznej. W ramach etapu I i II wykonano liczne roboty drogowe, torowe, elektryczne. Ponadto w ramach etapu II wykonano również roboty gazowe, instalacyjne i kanalizacyjne. W ramach etapu III wykonano roboty torowe o charakterze wykończeniowym.

We wrześniu 2008 r. zrealizowano płatność końcową. W wyniku rzeczowej realizacji projektu, zgodnie ze stanem na dzień sporządzania sprawozdania końcowego wartość całkowita projektu wyniosła 54 985 779,89 zł (pierwotna wartość zgodna z umową wynosiła 55 316 699,86 ZŁ), wydatki kwalifikowane wyniosły 54 964 376,30 zł (pierwotnie 54 964 376,30), w tym PŚW wyniosły 27 482 188,13 zł (pierwotnie 27 658 349,92 zł.) Z uwagi na zmianę sytuacji prawnej Beneficjenta pod względem możliwości odzyskania VAT, zmieniła się kwalifikowalność podatku VAT. Problem ten był sygnalizowany w piśmie IPOś do IZ ZPORR z 17.02.2010 r. (znak:FE.V-33017/05). IZ ZPORR udzieliła odpowiedzi (pismo z 8 marca 2010 r., znak: DKR-VII-76723-3-JJ/10). Według organu podatkowego roczna korekta dotyczy 1/10 kwoty podatku naliczonego prze jej nabyciu lub wytworzeniu (decyzja US). Podmiot realizujący inwestycję nabył prawo do odliczenia podatku VAT począwszy od rozliczenia za rok 2009 i rozliczeniu podlegać będzie jedynie wartość 8/10 kwoty podatku naliczonego, w ramach korekt deklaracji VAT w styczniu lat następnych. Beneficjent dokonał w czerwcu 2010 r. zwrotu środków na konto programowe, odpowiadających rozliczonemu podatkowi VAT za rok 2009. Według stanu na 31 lipca 2010 r. – całkowita wartość projektu wyniosła 54 985 779,89 zł, wartość dofinansowania PŚW - 27 482 188,13 zł, zaś wydatki kwalifikowane - 54 964 376,30 zł.