



## Linia tramwajowa Meissnera - Mistrzejowice. Stanowisko ZIKiT-u

2017-10-30

**Linia tramwajowa Meissnera - Mistrzejowice jest jedną z bardziej oczekiwanych przez mieszkańców inwestycji komunikacyjnych. W związku z brakiem środków budżetu miasta na jego realizację i w związku z brakiem dotacji unijnych na jego dofinansowanie, podjęto decyzję o rozważeniu jego realizacji w drodze Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Zgłoszony przez ZIKiT projekt został wybrany do realizacji w pilotażowym programie, w którym może liczyć na wsparcie Ministerstwa Infrastruktury. Jeśli projekt zostanie zrealizowany będzie wzorem do naśladowania dla innych miast, co jest szczególnie istotne wobec spodziewanego ograniczenia środków unijnych na projekty infrastrukturalne. Obecnie nie została podjęta ostateczna decyzja, czy projekt zostanie zrealizowany w trybie PPP. Nie podjęto też decyzji, który z zaproponowanych przez zewnętrznych ekspertów wariant będzie wskazany jako docelowy. Tym bardziej nie jest to etap w którym można mówić o wykonawcy.**

Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice) jest zgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa.

Zakres rzeczowy dla ww. zadania został określony w wykonanej wielobranżowej koncepcji z grudnia 2015 r. Dokument ten określił najbardziej korzystny wariant inwestycji, który przewiduje przebieg części trasy w tunelu. Koszt inwestycji oszacowany na podstawie ww. koncepcji to ok 305 mln zł netto, 375 mln zł brutto.

**Kwota ta nie znalazła odzwierciedlenia w obecnie obowiązującym WPF i dlatego w celu zapewnienia finansowania zadania rozważano wykorzystanie formuły Partnerstwa Publiczno-Prywatnego jako formy realizacji inwestycji.** Istotne było to, że dzięki współpracy z partnerem prywatnym Miasto nie musi angażować się finansowo na etapie inwestycyjnym.

Za wyborem tego modelu realizacji inwestycji przemawiały również korzyści związane z możliwością niezaliczania do długu publicznego płatności na rzecz partnera prywatnego realizowanych w okresie eksploatacji oraz przekonanie,  **iż uwzględniając cały okres funkcjonowania projektu PPP będzie to bardziej efektywny sposób zrealizowania tej inwestycji.** Zasadą partnerstwa publiczno-prywatnego jest bowiem, iż wynagrodzenie partnera prywatnego, wypłacane po oddaniu do użytku infrastruktury stanowiącej przedmiot umowy PPP, obejmuje wynagrodzenie zarówno za wybudowanie tej infrastruktury, jak i za jej prawidłowe funkcjonowanie (dostępność dla użytkownika). Wobec wieloletniego okresu ryzyka dostępności spoczywającego na podmiocie prywatnym, temu ostatniemu nie opłaca się nieuzasadnione oszczędzanie na etapie tworzenia infrastruktury, które następnie może skutkować koniecznością przeprowadzania licznych napraw, droższej konserwacji czy eksploatacji, a w ostatecznym rozrachunku podrażać cały projekt. W konsekwencji powyższego wydatki na projekt PPP powinny być niższe niż suma wydatków inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych (bieżących) w modelu tradycyjnym w tym samym okresie.

Przedsięwzięcie PPP zakłada sfinansowanie, zaprojektowanie, wybudowanie, zarządzanie infrastrukturą oraz techniczne utrzymanie przez partnera prywatnego nowej infrastruktury tramwajowej.

**Podstawowym sposobem wynagradzania partnera prywatnego będzie opłata za dostępność.**



W celu realizacji projektu zakłada się wykorzystanie hybrydowego modelu PPP. Projekt budowy KST etap IV nie otrzymał dotacji unijnej, jednak biorąc pod uwagę doświadczenia z poprzednich lat spodziewamy się pojawienia możliwości uzyskania takiego wsparcia pod koniec obecnego okresu programowania. W przypadku uzyskania dotacji z Funduszy Europejskich, kwota pozyskanej dotacji zostanie uwzględniona w rozliczeniach pomiędzy stroną publiczną a partnerem prywatnym. Z tego powodu projekt KST etap IV ma zostać przygotowany w ten sposób, aby spełniał wymagania związane z ubieganiem się o środki unijne.

W kwietniu 2016 r. ZIKIT zgłosił projekt „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice)” do naboru organizowanego przez Ministerstwo Rozwoju. Celem naboru było wyłonienie kolejnych projektów, które będą charakteryzowały się dużym prawdopodobieństwem ich realizacji w formule PPP. W wyniku oceny wybrane zostały projekty, które będą mogły być objęte wsparciem doradczym Ministerstwa w procesie przygotowania do realizacji w modelu PPP. **Przedmiotowy projekt został pozytywnie oceniony przez Ministerstwo Rozwoju i przyjęty do realizacji przy wsparciu Ministerstwa** (konsorcjum firm: Domański Zakrzewski Palinka Sp. k., jako lider konsorcjum, Mott MacDonald Polska Sp. z o.o., oraz Crido Taxand Sp. z o.o.).

## **Możliwe warianty realizacji projektu zaproponowane przez finansowanego ze środków Ministerstwa Rozwoju doradcę:**

### **1. Wariant nr 1- Budowa odcinka KST w modelu tradycyjnym**

Zgodnie z wnioskiem do projektu budżetu na rok 2018 termin realizacji i finansowania inwestycji trwa do roku 2022. Kwota nakładów pokazana jest bez kosztów finansowania (koszty kredytu zawierają się w obsłudze długu całego budżetu). Ewentualny wzrost kosztów inwestycji musi zostać sfinansowany przez Miasto.

### **2. Wariant nr 2 - Budowa odcinka KST oraz jego eksploatacja w modelu PPP**

Planowany termin oddania odcinka do eksploatacji to koniec 2021 roku. Na etapie inwestycji brak zaangażowanie finansowego miasta. Ryzyko wzrostu kosztu inwestycji jest po stronie wybranego partnera prywatnego. Partner prywatny otrzymuje wynagrodzenie po oddaniu inwestycji do użytkowania więc jest zainteresowany jak najszybszym zakończeniem prac. Wobec wieloletniego okresu ryzyka dostępności spoczywającego na podmiocie prywatnym, temu ostatniemu nie opłaca się nieuzasadnione oszczędzanie na etapie tworzenia infrastruktury, które następnie może skutkować koniecznością przeprowadzania licznych napraw, droższej konserwacji czy eksploatacji, a w ostatecznym rozrachunku podrażać cały projekt – wyższa jakość otrzymanej infrastruktury. Płatności na rzecz partnera prywatnego mogą być nie zaliczane do długu Miasta.

### **3. Wariant nr 3 - Budowa odcinka KST oraz eksploatacja całej istniejącej sieci tramwajowej z niezbędnymi nakładami inwestycyjnymi w obecną infrastrukturę (ok 315 mln zł) w modelu PPP.**

Obecny stan techniczny części infrastruktury tramwajowej nie jest zadowalający. W celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa oraz poprawy komfortu podróżowania został opracowany wariant 3, w którym Partner Prywatny w ramach umowy PPP, dokona modernizacji wykazanych jako planowane do końca 2022 roku (wartość prac ok 315 mln zł). Takie rozwiązanie wydaje się korzystne, ponieważ Partner Prywatny w dacie złożenia oferty będzie także odpowiedzialny za pozyskanie finansowania nakładów



**Magiczny  
Kraków**

inwestycyjnych, które będą realizowane w dość krótkim horyzoncie czasowym, a zostaną rozłożone na wieloletnie płatności ze strony miasta w ramach opłaty za dostępność. W ramach utrzymani infrastruktury partner prywatny zobowiązany będzie to utrzymania odpowiedniego standardu przez cały okres umowy. Podobnie jak w wariancje 2 - płatności na rzecz partnera prywatnego mogą być nie zaliczane do długu Miasta, partner będzie ponosił ryzyko kosztów budowy oraz ryzyko dostępności (co powinno gwarantować wysoką jakość usług).