



Zakończono negocjacje w sprawie Krakowskiego Szybkiego Tramwaju

2020-01-18

W piątek, 17 stycznia zakończył się dialog konkurencyjny z trzema zaproszonymi firmami w sprawie realizacji projektu czwartego etapu budowy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Przez najbliższe kilkanaście dni opracowywana będzie ostateczna dokumentacja, która w ciągu miesiąca trafi do nich z prośbą o złożenie ofert.

Celem projektu jest poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez zwiększenie liczby linii tramwajowych oraz podniesienie atrakcyjności miejskiej komunikacji zbiorowej. Na nowym 4,5-kilometrowym odcinku od ul. Meissnera do Mistrzejowic pojawi się dziecięć par przystanków. Zgodnie z wynikami prognoz ruchu w ciągu godziny z linii skorzysta blisko 3 tys. osób. Projekt zakłada, że tramwaje na tym odcinku odjeżdżać będą mogły z częstotliwością co 1,5 minuty. W okolicy ronda Polsadu pojawi się nowy wielopoziomowy węzeł przesiadkowy.

Kilkumiesięczne negocjacje prowadzone były z trzema firmami - Mota-Engil Central Europe PPP Road Sp. z o.o.; VARDUN Sp. z o.o.; konsorcjum firm: PPP Solutions Polska Sp. z o.o. (lider), Gulermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhu A.S. (partner). Podstawą wyboru tych firm (trzech z siedmiu zgłoszonych) było spełnienie przez nich określonych warunków selekcji. To jednej z nich ostatecznie zostanie powierzona realizacja inwestycji.

Przedmiotem dialogu były m.in. kwestie techniczne (technologie, rozwiązania techniczne), finansowe – udział w finansowaniu banków oraz instytucji finansowych. Rozmowy miały na celu stworzenie odpowiednich zabezpieczeń i gwarancji dla realizowanego przedsięwzięcia. W trakcie dialogu poruszono temat związany z podziałem ryzyka pomiędzy miastem a wykonawcą. Ustalono zasady, które będą obowiązywały partnerów w trakcie 20 letniej eksploatacji wybudowanego już torowiska.

– Materiały dotyczące projektu przekazaliśmy do Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Do końca pierwszego półrocza powinniśmy otrzymać informację zwrotną w kwestii ewentualnego włączenia się tej instytucji do współfinansowania tego przedsięwzięcia – zaznaczył Marcin Hanczakowski, dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

Uwzględniając czas niezbędny do przygotowania ofert (90 dni) oraz możliwe odwołania przewiduje się, że umowa z wybraną firmą zostanie zawarta z końcem lata bieżącego roku. Uzyskanie decyzji pozwalającej na realizację inwestycji planowane jest w drugim kwartale 2022 r., zakończenie robót budowlanych i rozpoczęcie okresu eksploatacji w pierwszym kwartale 2024 r., z kolei koniec okresu eksploatacji w pierwszym kwartale 2044 r.

Projekt został wybrany jako jeden z kilku (z różnych branż) projektów pilotażowych przez rząd. W oparciu o doświadczenia krakowskiego projektu będą powstawały wytyczne dla innych miast odnośnie tego jak pozyskiwać finansowanie w modelu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego na inwestycje infrastrukturalne. Jest to szczególnie ważne w perspektywie zakończenia finansowania takich projektów przez UE.

Inwestycja prowadzona w wariantcie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego wykazuje szereg korzyści w stosunku do tradycyjnego modelu. Korzyści te mają zarówno charakter dający się wyrazić w wartościach pieniężnych (ryzyko związane z budową i eksploatacją przeniesione na



partnera prywatnego), ale również charakter jakościowy.

Wśród wartości tych należy wymienić:

- zwiększenie jakości usług publicznych i korzystanie z know-how partnera prywatnego;
- możliwość sfinansowania szerszego zakresu inwestycji publicznych;
- ograniczenie kosztów realizacji przedsięwzięcia w związku z działalnością partnera prywatnego, który będzie dążył do optymalizacji kosztów i efektywniejszego nimi zarządzania;
- motywację do oddania inwestycji w terminie;
- promocję wizerunku podmiotu publicznego wynikającą z zaangażowania partnera prywatnego w realizację przedsięwzięcia.