



# KRAKOWSKI SZYBKI TRAMWAJ W MODELU PARTNERSTWA PUBLICZNO - PRYWATNEGO

# Cel przedsięwzięcia

- Poprawa dostępności komunikacyjnej do północno-wschodnich dzielnic Miasta Krakowa i obszarów podmiejskich o intensywnym stopniu zabudowy wielorodzinnej, biurowo – usługowej oraz dużym potencjale rozwojowym
- Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego poprzez skrócenie czasu podróży
- Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku, ekologicznego, zeroemisyjnego transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Miasta Krakowa
- Umożliwienie wykonania w przyszłości odcinka trasy tramwajowej: Rondo Barei – Górka Narodowa, Rondo Młyńskie – Rondo Mogiłskie oraz ul. Mogilska – al. Pokoju

# Przygotowanie przedsięwzięcia

- Realizacja przedsięwzięcia jest zgodna z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, które zakłada że podstawowym środkiem transportu zbiorowego będzie uprzywilejowana w ruchu komunikacja szynowa
- Teren przedsięwzięcia częściowo objęty jest lub bezpośrednio sąsiaduje z obszarami objętymi planami zagospodarowania przestrzennego
- Dla przedsięwzięcia opracowano koncepcję wielobranżową oraz raport środowiskowy na podstawie którego uzyskano ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach
- Miasto Kraków zleciło analizę stanu prawnego nieruchomości, na których planowana jest realizację przedsięwzięcia

# Lokalizacja przedsięwzięcia

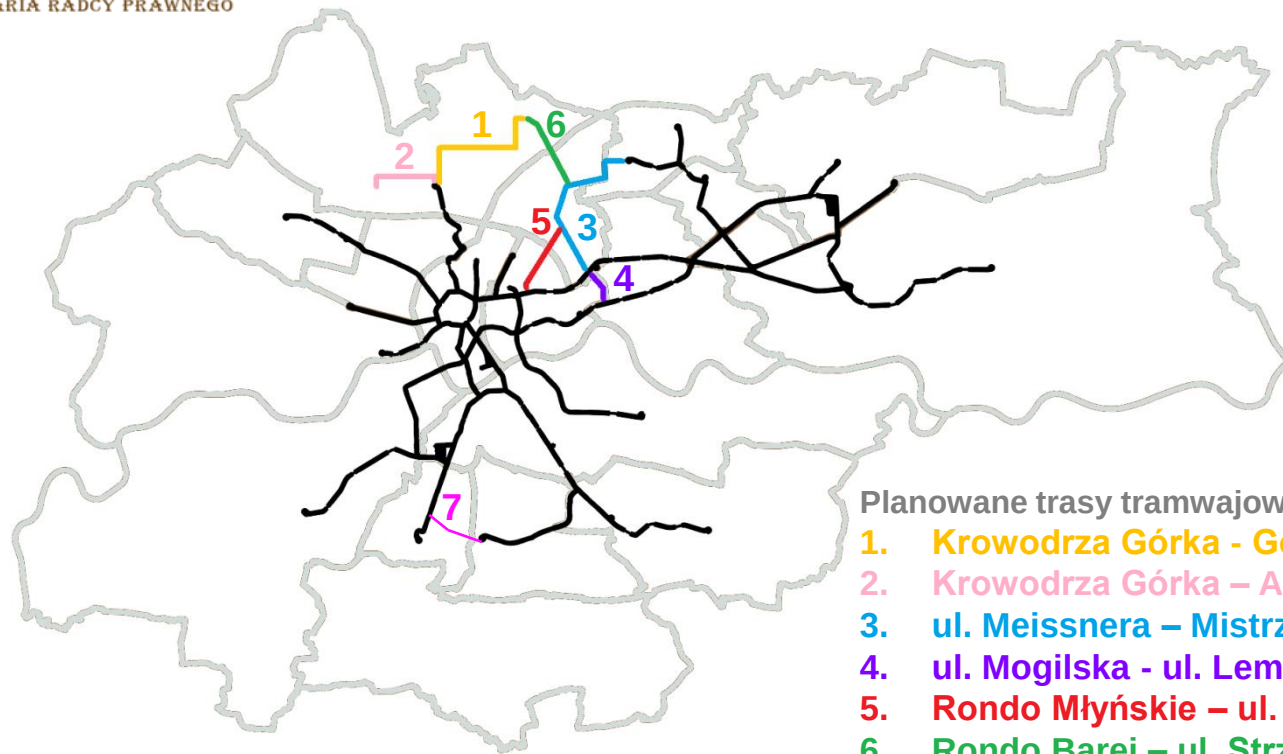
- Lokalizacja przedsięwzięcia stanowi obszar terenów mieszkaniowych oraz biurowo – usługowych, przez który przebiegają trasy komunikacyjne o znaczącym natężeniu ruchu
- Projektowana trasa szybkiego tramwaju przebiegać będzie od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ulicami: Meissnera oraz Lema a następnie wzdłuż ulic: Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca oraz Jancarza do istniejącej pętli tramwajowej Mistrzejowice
- Docelowa rozbudowa trasy tramwajowej obejmie odcinki: ul. Mogilska - ul. Lema - al. Pokoju, Rondo Młyńskie – ul. Pilotów – Rondo Mogilskie, Rondo Barei – ul. Strzelców – Górka Narodowa

# Oddziaływanie komunikacyjne przedsięwzięcia



- Podział Administracyjny Miasta Krakowa
- Zasięg oddziaływania komunikacyjnego przedsięwzięcia

# Schemat sieci tramwajowej Krakowa



-  Podział Administracyjny Miasta Krakowa
-  Sieć tramwajowa Miasta Krakowa

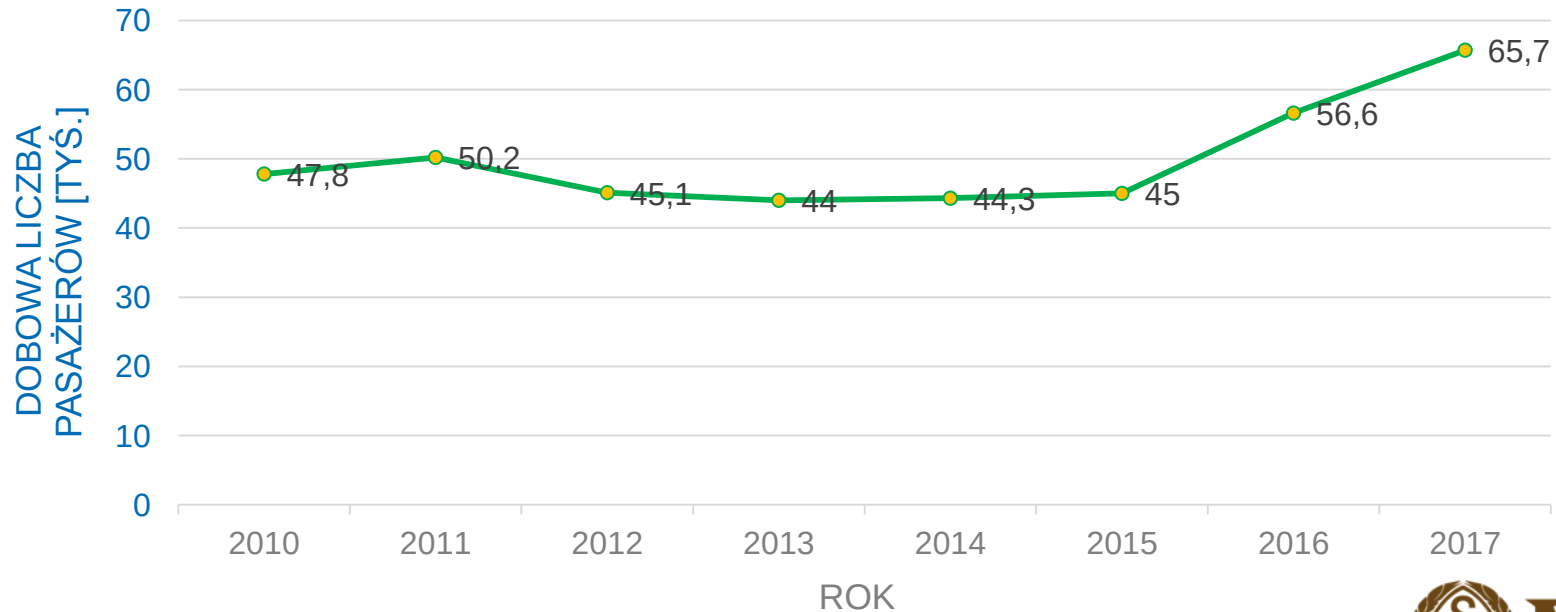
Planowane trasy tramwajowe:

1. Krowodrza Górka - Górka Narodowa
2. Krowodrza Górka – Azory
3. ul. Meissnera – Mistrzejowice (KST etap IV)
4. ul. Mogilska - ul. Lema - al. Pokoju
5. Rondo Młyńskie – ul. Pilotów – Rondo Mogilskie
6. Rondo Barei – ul. Strzelców – Górka Narodowa
7. Trasa Łagiewnicka

# Uwarunkowania komunikacyjne

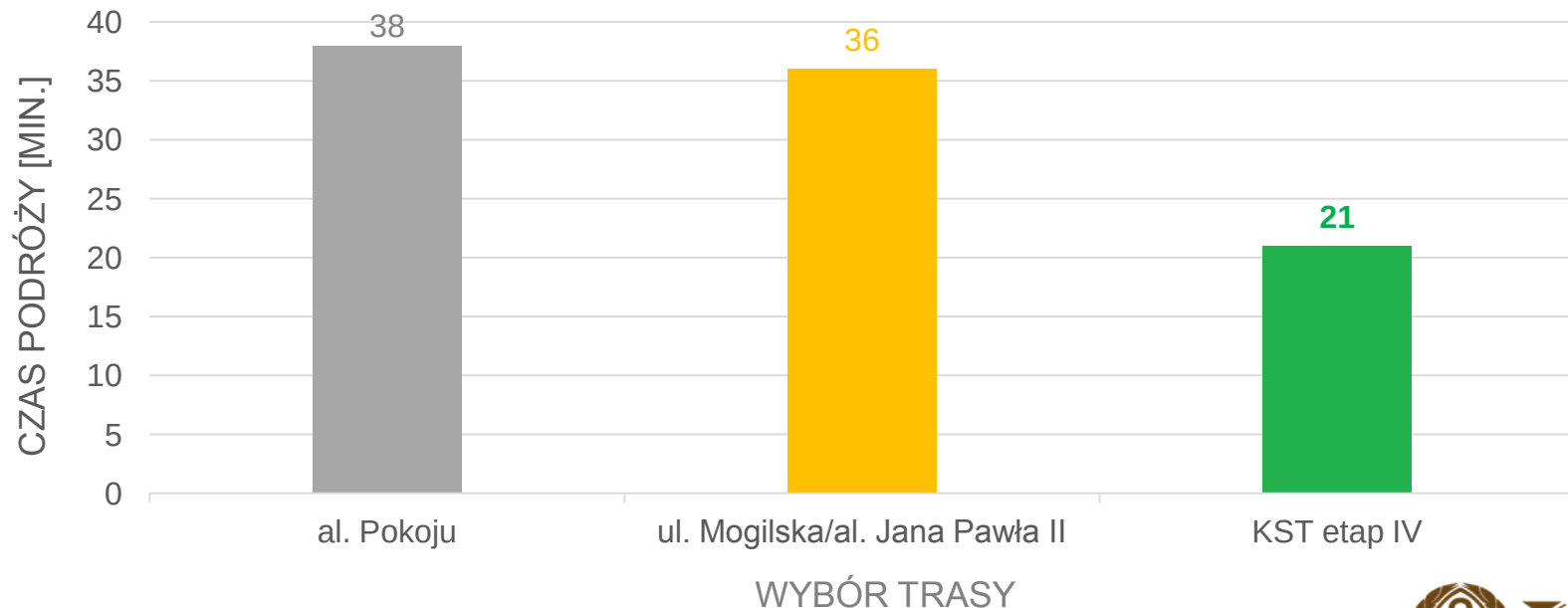
- Korytarz pod planowaną trasę tramwajową obsługiwany jest przez komunikację autobusową zależną od aktualnie panujących warunków ruchu oraz charakteryzującą się wysokim odchyleniem standardowym czasów przejazdu
- W rejonie przedsięwzięcia funkcjonuje **13 linii autobusowych dziennych** i **3 linie autobusowe nocne**
- Dobowa liczba pasażerów podróżujących komunikacją autobusową w ciągu korytarza pod planowaną trasę tramwajową dochodzi do poziomu **66 tyś.** (rocznie blisko **19 mln pasażerów**)
- Realizacja przedsięwzięcia pozwoli skrócić czas podróży tramwajem na trasie „Dworzec Główny” – „Mistrzejowice” do ok. **21 min.** (zysk ok. 14 - 16 min.)

# Potoki pasażerów w korytarzu przedsięwzięcia





# Zestawienie czasów przejazdu tramwajem na trasie „Dworzec Główny” – „Mistrzejowice”



# Demografia na obszarze przedsięwzięcia

- W bezpośrednim obszarze oddziaływania komunikacyjnego przedsięwzięcia zameldowanych jest **119 706 mieszkańców** (za sprawą ekspansji budownictwa wielorodzinnego i biurowo – usługowego a także niedużej odległości od centrum Krakowa liczba osób zameldowanych oraz niezameldowanych sukcesywnie wzrasta)
- Liczba zameldowanych mieszkańców w bezpośrednim obszarze oddziaływania komunikacyjnego przedsięwzięcia stanowi **15,6 % populacji Miasta Krakowa**
- Gęstość zaludnienia dzielnic przez które przebiegać będzie trasa tramwajowa należy do jednych z najwyższych na terenie Miasta Krakowa i kształtuje się na średnim poziomie **8565,5 os./km<sup>2</sup>** (gęstość zaludnienia na terenie Miasta Krakowa **2 348 os./km<sup>2</sup>**)

# Ogólne parametry przedsięwzięcia

- Długość torowiska – 9 km toru pojedynczego
- Długość odcinków drogowych – 10,3 km
- Długość tunelu z najazdami – 940 m
- Powierzchnia jezdni – 73 000 m<sup>2</sup>
- Powierzchnia chodnika – 25 000 m<sup>2</sup>
- Powierzchnia dróg dla rowerów – 18 000 m<sup>2</sup>
- Ilość nowych przystanków tramwajowych – 9 par
- Prędkość komunikacyjna  $\geq 24$  km/h
- Docelowa praca przewozowa – 40 tramwajów/h w każdym kierunku

# Zakres przedsięwzięcia

- W ramach umowy, Partner Prywatny zobowiązany będzie do sfinansowania, zaprojektowania, wybudowania i utrzymania wytworzonej infrastruktury w okresie eksploatacji (według przyjętego podziału zadań)
- Przewidywany czas trwania umowy wynosi 280 miesięcy w tym:
  - 40 miesięcy – projektowanie i budowa
  - 240 miesięcy – utrzymanie wybudowanej infrastruktury

# Struktura finansowania przedsięwzięcia

Założono, że przedsięwzięcie finansowane będzie z następujących źródeł:

- środki własne Partnera Prywatnego oraz pozyskane przez niego finansowanie dłużne
- środki własne Miasta Kraków
- ewentualna dotacja ze środków Unii Europejskiej lub inne preferencyjne źródła finansowania (finansowanie hybrydowe)

# Wieloletnia Prognoza Finansowa Miasta Krakowa

Srodki finansowe na realizację przedsięwzięcia w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa:

- 919 905 800 zł – kwota jaką Zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia
- 1 125 398 096,71 zł – najtańsza złożona przez Wykonawcę oferta (kwota umowna)
- Aktualna wartość zadania zgodnie z WPF: 1.967 mln

# Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej

- Zamiarem Miasta Krakowa jest realizacja przedsięwzięcia w modelu hybrydowym partnerstwa publiczno – prywatnego
- W przypadku nieuzyskania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, Miasto Kraków oczekuje, że Partner Prywatny zapewni finansowanie przedsięwzięcia w niezbędnym zakresie

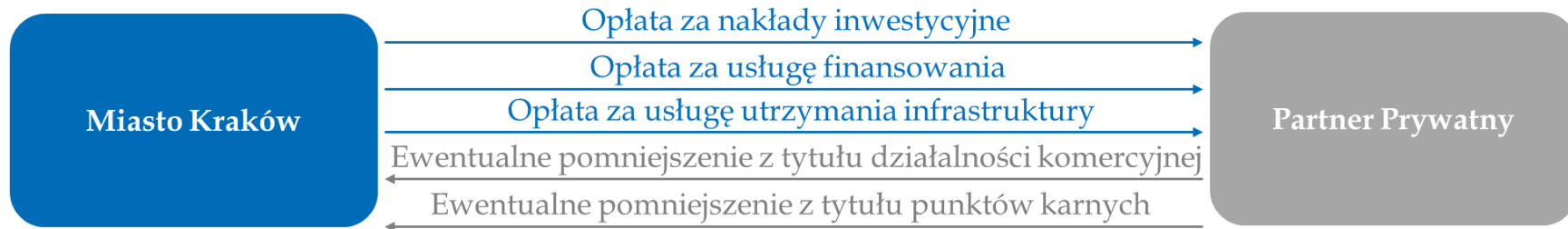
# Wynagrodzenie Partnera Prywatnego

Mechanizm wynagradzania Partnera Prywatnego będzie oparty na modelu opłaty za dostępność i składać się będzie z następujących elementów:

- opłata za nakłady inwestycyjne rozłożona na równe miesięczne płatności w całym okresie eksploatacji
- opłata za finansowanie związana z m. in. z rozłożeniem w czasie płatności z tytułu nakładów w okresie budowy (np. koszty zaciągniętych kredytów)
- opłata za utrzymanie infrastruktury w okresie eksploatacji zgodnie z przyjętym podziałem zadań pomiędzy stronami Umowy
- ewentualne pomniejszenie z tytułu uzyskanych przez Partnera Prywatnego dodatkowych przychodów
- ewentualne pomniejszenie z tytułu nieosiągniętych standardów jakościowych oraz braku dostępności infrastruktury



# Wynagrodzenie Partnera Prywatnego



**Uwaga:** Płatność wynagrodzenia na rzecz Partnera Prywatnego rozpocznie się dopiero po zakończeniu robót budowlanych i rozpoczęciu etapu eksploatacji infrastruktury (wynagrodzenie płatne z dołu za każdy miesiąc)

# Harmonogram przedsięwzięcia

- ✓ Opracowanie koncepcji wielobranżowej – XII 2015
- ✓ Uzyskanie ostatecznej DoŚU – VI 2017
- ✓ Przeprowadzenie dialogu technicznego – XII 2017
- ✓ Ogłoszenie zamówienia publicznego w trybie dialogu konkurencyjnego – IV 2018
- ✓ Opracowanie listy rankingowej i wybór 3 podmiotów – V 2019
- ✓ I runda dialogu konkurencyjnego – VII 2019
- ✓ II runda dialogu konkurencyjnego – IX 2019
- ✓ III runda dialogu konkurencyjnego – X 2019
- ✓ Podpisanie umowy – XII 2020
- ✓ Zamknięcie finansowe – I 2023
- ✓ Uzyskanie ostatecznego ZRID – V 2023
- Zakończenie robót budowlanych – XII 2025
- Rozpoczęcie okresu eksploatacji – I 2026
- Zakończenie okresu eksploatacji – XII 2045



Dziękuję za uwagę