Magiczny Kraków

PPP – czyli nie krytykujmy decyzji zanim zapadną

2017-11-13

W obiegu publicznym pojawiły się informacje o wniosku do Najwyższej Izby Kontroli o kontrolę planowanej inwestycji dotyczącej torowiska tramwajowego do Mistrzejowic. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu ze spokojem czeka na ocenę kontrolerów tego nowatorskiego przedsięwzięcia.

Linia tramwajowa Meissnera–Mistrzejowice jest oczekiwana przez mieszkańców Krakowa od lat. Obecnie obowiązujący budżet Miasta nie pozwala jednak, by oprzeć na nim koszty inwestycji, które w wyniku prac koncepcyjnych (i związanych z nimi wydaną decyzją środowiskową) zostały powiększone m.in. o wydatki związane z budową tunelu. Stąd decyzja, by rozważyć realizację nowego torowiska w drodze partnerstwa publiczno-prywatnego. Ta forma została zaaprobowana m.in przez ekspertów Ministerstwa Rozwoju. Partnerstwo publiczno-prywatne ma być narzędziem wspierającym rozwój polskiej gospodarki – ambicje ministerstwa to 100 umów PPP do 2020 r., a więc sto projektów angażujących środki prywatne, m.in. w rozwój infrastruktury publicznej. Jednym z takich projektów mogłoby być torowisko do Mistrzejowic.

Trwają analizy – decyzje dopiero po nich

Projekt został wybrany do realizacji w pilotażowym programie, w którym może liczyć na wsparcie Ministerstwa Rozwoju. Jeśli zostanie zrealizowany, będzie wzorem do naśladowania dla innych miast. **Jednak na razie trwają analizy przedrealizacyjne przedsięwzięcia oraz ogłoszony został dialog techniczny – w czasie rozmów z wykonawcami, doprecyzowane mają być szczegóły przedsięwzięcia. Dopiero wtedy zapadnie decyzja, czy umowa tego rodzaju dojdzie do skutku.** Dlatego ZIKiT ze spokojem przyjmuje informacje o wniosku do NIK o kontrolę tego przedsięwzięcia. To wciąż rzadko stosowane podejście do inwestycji w Polsce, a projekt krakowski będzie jednym z bardziej skomplikowanych – dodatkowa analiza projektu stanie się z pewnością warta uwagi.

PPP jest tańsze i jest jawnie omawiane

Nie można jednak przejść do porządku dziennego nad zarzutem ukrywania zadłużenia miasta, który pojawił się we wniosku, oraz marnowania pieniędzy. PPP jest powszechnie stosowaną formą inwestowania na świecie. Jak wskazują analizy brytyjskie, przywoływane na posiedzeniu komisji infrastruktury (6 listopada) końcowy koszt tego rodzaju projektów jest niższy średnio o 17 proc. w stosunku do inwestycji realizowanych bezpośrednio w oparciu o kredyty. Jest o wiele bardziej pracochłonne na etapie przygotowania, nie ma jednak mowy o marnowaniu środków publicznych. Niezrozumiały jest też zarzut ukrywania zadłużenia miasta. Wszystkie dane dotyczące budżetu miasta są publiczne. Analizy dotyczące projektu PPP, wraz ze szczegółowymi wyliczeniami dotyczącymi finansowania inwestycji, są z kolei omawiane publicznie – choćby na wspomnianym posiedzeniu

komisji infrastruktury. Na podstawie tych informacji projekt jest szeroko dyskutowany przez lokalnych polityków i aktywistów. Już dziś wiadomo, również w przybliżeniu, jakie mogłyby być roczne obciążenia budżetu miasta, gdyby projekt został zrealizowany i w jakim okresie. Dane te stały się podstawą do zaproszenie inspektorów NIK. Z pewnością więc nie można mówić o ukrywaniu długów, ani obecnych, ani przyszłych.

Trzy warianty

Dziś rozważane są trzy warianty PPP, dotyczącego torowiska do Mistrzejowic. Pierwszy dotyczyłby budowy nowej linii tramwajowej oraz późniejszego jej utrzymania przez wykonawcę. Drugi przerzucałby na wykonawcę zadanie budowy linii oraz utrzymania całej sieci torów tramwajowych w Krakowie. Trzeci – najmniej realny ze względu na koszty – oznaczałby dla partnera prywatnego zadanie kupna dodatkowych tramwajów potrzebnych do obsługi nowej linii. Zamierzenie byłoby takie, że to firma wykonawcza poniesie koszty inwestycji, zaś potem odzyska je oraz zarobi pobierając opłaty za utrzymanie torów tramwajowych w dobrym stanie.

Nieprawdą jest, że miasta nie stać na remonty torów

Nie jest prawdą, że miasto Kraków nie ma środków na utrzymanie torowisk tramwajowych, nie jest też prawdą, że z powodu tego domniemanego braku, chce oddać torowiska w dzierżawę prywatnej firmie. Budżet Krakowa z powodzeniem jest w stanie udźwignąć koszty remontu torowisk tramwajowych, a sumy te są co roku podnoszone – tym bardziej, że sieć wymaga systematycznego utrzymania, a i sama długość linii wzrasta.

Idea wieloletniego kontraktu na zarządzanie i utrzymanie sieci torowisk jest oparta na chęci połączenia oczekiwanej przez mieszkańców budowy nowego torowiska do Mistrzejowic, ze zwiększeniem tempa remontu sieci tramwajowej. Dlatego trwają analizy, czy firma prywatna w zamian za poniesienie kosztów inwestycji torowiska do Mistrzejowic i remonty kilku innych odcinków torów, będzie przez ponad dwie dekady utrzymywała torowiska w odpowiednim stanie i pobierała za to opłaty (w ramach opłaty za dostępność). Ta forma jest z kolei niezbędna, by prywatna firma mogła wyceniać koszty utrzymania torów w zależności od liczby tramwajów jeżdżących po torach.

Michał Pyclik

kierownik Zespołu Prasowego

Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie