

Kraków Tram PPP Project

Kraj: POLSKA

Numer Projektu: 51870

Sektor: Infra Europe

Typ Zawiadomienia: PRYWATNY

Kategoria Środowiskowa: B

Docelowa Data Zatwierdzenia: 30 listopada 2022 r.

Status: Po Concept Review

Data publikacji PSD w języku angielskim: 26 października 2022 r.

Opis Projektu

Udzielenie pożyczki uprzywilejowanej w kwocie do 258,5 mln zł, stanowiącej równowartość 54,6 mln euro, na rzecz PPP Solutions Polska Sp. z o.o. (Spółka Celowa lub Kredytobiorca), spółki celowej powołanej wyłącznie w celu opracowania i realizacji IV etapu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) udzielonego przez Miasto Kraków.

Projekt obejmuje rozbudowę, budowę i utrzymanie IV fazy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, w tym (i) budowę nowego bliźniaczego toru o długości 4,5 km, (ii) rozbudowę istniejącej pętli tramwajowej Mistrzejowice, (iii) budowę tunelu (ok. 0,9 km), (iv) przebudowę istniejącego układu drogowego (ok. 10,3 km) oraz (v) rozbudowę/przebudowę infrastruktury towarzyszącej.

Cele Projektu

Projekt ma na celu połączenie dwóch istniejących linii tramwajowych w północnej części miasta, przecinających dwie dzielnice mieszkalne, w celu zwiększenia zasięgu usług i poprawy integracji transportu publicznego jako wydajnej i bardziej zrównoważonej

alternatywy dla ruchu samochodów osobowych. Oczekuje się, że po uruchomieniu tor tramwajowy zwiększy przepustowość linii o 40 tramwajów na godzinę w obu kierunkach (łącznie około 556 przejazdów tramwajowych dziennie).

Oczekuje się, że Projekt przyniesie korzyści środowiskowe i społeczne mieszkańcom Krakowa poprzez zmniejszenie poziomu emisji z systemu transportowego. Dodatkowo, w ramach Projektu, stworzona zostanie komplementarna infrastruktura zgodna ze strategią zrównoważonego transportu miasta, aby promować alternatywne zrównoważone formy podróżowania, takie jak piesze i rowerowe.

Wpływ na Transformację Gospodarki

Wskaźnik ETI 67

Wpływ na transformację gospodarki wynika z następujących dwóch cech:

Odpornościowej - Proponowany projekt będzie pierwszym realizowanym przez Kraków projektem PPP i pierwszym w Polsce projektem PPP związanym z rozwojem infrastruktury tramwajowej. Oczekuje się, że struktura projektu zapewni prężne zarządzanie budżetem miasta poprzez rozłożenie nakładów inwestycyjnych na rozbudowę nowej linii tramwajowej na długi okres przy zaangażowaniu partnera prywatnego w utrzymanie infrastruktury.

Zielonej - Oczekuje się, że projekt pomoże zmniejszyć emisję CO₂ z systemu transportowego miasta wynikające z przesunięcia modalnego możliwego dzięki zwiększeniu usług tramwajowych między dwiema obecnie niepołączonymi dzielnicami. Dzięki nowej infrastrukturze i lepszej łączności Projekt będzie promował komercjalizację infrastruktury przyjaznej środowisku. Oczekuje się, że Projekt zostanie sklasyfikowany jako 100% kwalifikujący się do GET.

Informacje o Kliencie

PPP SOLUTIONS POLSKA 2 SP ZOO

Kredytobiorcą jest PPP Solutions Polska 2 Sp. z o.o., spółka celowa powołana wyłącznie w celu opracowania i realizacji Projektu.

Spółka celowa jest w 100 procentach własnością sponsora projektu Gulermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhüt A.S.

Podsumowanie Finansowania EBOiR

PLN 258,5 mln

Całkowity Koszt Projektu

PLN 1,013,418,917.57

Podsumowanie Środowiskowe i Społeczne

Projekt otrzymał Kategorię B zgodnie z Polityką Środowiskowo – Społeczną Banku (ESP) 2019. Projekt obejmujący budowę i utrzymanie nowej linii tramwajowej o długości 4,5 km wraz z tunelem odkrywkowym o długości 1,2 km oraz przebudowę otaczających ulic miejskich w Krakowie może powodować potencjalny wpływ na środowisko i społeczeństwo, które można złagodzić stosując odpowiednie planowanie i zarządzanie kwestiami środowiskowymi i społecznymi („E&S”) oraz poprzez stosowanie dobrych praktyk budowlanych.

Audyt środowiskowy i społeczny ("ESDD") na potrzeby Banku został przeprowadzony przez niezależnego konsultanta i potwierdził, że Sponsor Projektu posiada odpowiednie zdolności instytucjonalne i doświadczenie w stosowaniu międzynarodowych standardów i dobrych praktyk w zakresie E&S do realizacji Projektu zgodnie z wymaganiami EBOiR („PRs”).

Projekt został poddany krajowej ocenie oddziaływania na środowisko („OOŚ”) w 2017 r. Konsultacje z zainteresowanymi stronami podjęto zgodnie z ustawodawstwem krajowym. Projekt wpisuje się w Politykę Transportową Krakowa (2016-2025) i jest ujęty w zbiorze lokalnych planów rozwoju, które zostały poddane strategicznej ocenie oddziaływania (2014). Ponieważ Decyzja Środowiskowa została wydana na podstawie projektu koncepcyjnego, ponowna procedura OOŚ musiała zostać przeprowadzona na podstawie projektu wykonawczego i przedłożona kompetentnym organom przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę.

Ponowna procedura OOŚ została podjęta w 2022 r. i przedłożona właściwym organom (RDOS) w oczekiwaniu na zatwierdzenie. ESDD dokonało przeglądu krajowej OOŚ z 2017 r., zaktualizowanych prac działań projektowych i działań przygotowawczych do Projektu oraz skonsultowało się z zespołem specjalistów środowiskowych odpowiedzialnych za przygotowanie ponownej procedury OOŚ.

Projekt zlokalizowany jest w środowisku miejskim, głównie w siedlisku zmodyfikowanym (obsadzony zielenią centralny pas drogi dwujezdniowej) i nie przecina obszarów chronionych, ani wrażliwych ekologicznie. Projekt będzie wymagał wycięcia blisko 1000 drzew i krzewów reprezentujących gatunki pospolite w Polsce. Projekt wykonawczy obejmował szereg mikroprzekształceń w celu zminimalizowania wycinki drzew. Zastosowano środki kompensacji przyrodniczej takie jak nasadzenia drzew. Projekt wykonawczy obejmuje również szereg rozwiązań technicznych minimalizujących emisję hałasu w pobliżu osiedli mieszkaniowych, w tym Rail Comfort Systems (na poszczególnych odcinkach kolejowych), zastosowanie warstw wibroizolacyjnych, zastosowanie cichego asfaltu na przebudowywanych nawierzchniach drogowych oraz montaż ekranów akustycznych. Projekt przyniesie korzyści w zakresie poprawy jakości powietrza i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych („GHG”) dzięki przesunięciu modalnemu i ograniczeniu indywidualnego użytkowania samochodów oraz zastąpieniu ich szybkimi elektrycznymi liniami tramwajowymi.

Projekt został poddany przeglądowi bezpieczeństwa przeprowadzonemu przez władze krajowe i wewnętrznych specjalistów EBOiR.

Projekt wiąże się z ograniczonym nabywaniem gruntów.

Projekt ma strategiczne znaczenie dla rozwoju miasta ze względu na szybkie połączenie tramwajowe osiedli położonych w północnej części Krakowa z centrum miasta. Projekt wymaga przeprowadzenia wykupów ok. 30,6 ha, nie dotyczy to jednak gruntów z zabudową mieszkalną, ani użytkowanych rolniczo. Projekt nie będzie wymagał fizycznego przesiedlenia mieszkańców. Większość gruntów wymaganych pod Projekt należy do gminy Kraków. Ponadto podziałowi na mniejsze działki i wywłaszczeniu zostanie objętych 50 prywatnych działek. Spośród wszystkich 514 działek publicznych i prywatnych, których to dotyczy, audyt zidentyfikował 13 przedsiębiorstw i struktur biznesowych podlegających przemieszczeniu. Dokument „Ramy Przesiedlenia” („RF”) został opracowany zgodnie z ustawodawstwem krajowym, wymaganiami PR5 EBOiR i przedstawia proces nabywania gruntów na potrzeby Projektu. Dokument ten będzie opublikowany na stronie EBOiR.

Po sfinalizowaniu projektu wykonawczego i wydaniu decyzji ZRID (Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) zostanie opracowany, ujawniony i wdrożony przez Miasto Kraków i Spółkę Celową szczegółowy Plan Przesiedleń („RAP”) zgodnie z wymogami PR5.

Zaangażowanie interesariuszy i konsultacje społeczne projektu trwają od 2014 roku. Początkowo zaangażowanie interesariuszy było prowadzone przez miasto i skierowane do mieszkańców obszarów miejskich objętych planowanym projektem. OOŚ projektu została ujawniona opinii publicznej w 2017 r.

W wyniku porozumienia w ramach struktury PPP firma Gulermak podjęła dalsze działania w zakresie zaangażowania interesariuszy w 2021 i 2022 r. Były one przeprowadzane poprzez publiczne spotkania online i osobiście, publikacje aktualizacji dotyczących postępów w projektowaniu i szczegółów dotyczących przestrzeni publicznych na platformach mediów społecznościowych, stronie internetowej poświęconej projektowi, a także poprzez fizyczny punkt informacyjny Projektu, dedykowaną linię telefoniczną, warsztaty dla dzieci i wiele lokalnych mediów na wszystkich etapach konsultacji opinia publiczna była bardzo zaangażowana, przy czym zdecydowana większość poparła projekt. Na potrzeby Projektu opracowano plan zaangażowania interesariuszy („SEP”), który zostanie wdrożony przez Pożyczkobiorcę.

Oddziaływania na etapie budowy będą obejmować przede wszystkim tymczasową reorganizację ruchu w strefie podmiejskiej miasta, emisję pyłu i hałasu oraz potencjalne zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa. Firma Gulermak ma bogate doświadczenie w wykonywaniu i zarządzaniu pracami infrastruktury transportowej w kontekście miasta i opracowała zestaw procedur zarządzania E&S w celu zminimalizowania ryzyka i uciążliwości dla pobliskiej społeczności.

Pożyczkobiorca opracowuje plan zarządzania środowiskowego i społecznego dla konkretnego projektu („ESMP”). Plan działań środowiskowych i społecznych projektu („ESAP”) zawiera szereg środków łagodzących związanych z etapami budowy, w tym zarządzanie ruchem i logistykę budowy oraz plan bezpieczeństwa społeczności, plany BHP, system zarządzania, ograniczenie prac w godzinach nocnych i mechanizm składania skarg.

ESAP został opracowany dla Projektu i uzgodniony z Pożyczkobiorcą. Poza wymienionymi powyżej działaniami na etapie budowy, ESAP dotyczy ustanowienia odpowiedniego systemu zarządzania kwestiami środowiskowymi i społecznymi dla projektu, zarządzania wykonawcami, monitoringu środowiskowego prowadzonego na etapie odbioru i w trakcie eksploatacji, przygotowania i wdrożenia szczegółowego RAP, kontynuacji wdrażania SEP oraz ustanowienia mechanizmu składania skarg. Podsumowanie nietechniczne („NTS”), plan zaangażowania interesariuszy („SEP”) oraz RF przygotowane dla Projektu zostaną opublikowane przez Bank i Pożyczkobiorcę. Bank będzie monitorował projekt poprzez przegląd rocznych raportów środowiskowych i społecznych, raportów inżynierów nadzoru oraz, w razie potrzeby, wizytacje na miejscu.

Współpraca Techniczna

Nie dotyczy

Additionality

Wartość dodana Banku wnoszona do Projektu wynika z (i) wymagań EBOiR w zakresie systemów monitoringu środowiskowego i społecznego oraz sprawozdawczości wykraczającej poza to, co jest wymagane przez prawo i inne banki komercyjne, (ii) rolę odgrywaną w zapewnieniu bankowalności projektu, który będzie pierwszym PPP zamawianym przez miasto Kraków oraz (iii) długim okresem finansowania, wykraczającym poza tenory proponowane przez banki komercyjne.

Kontakt ze Spółką

Gabriela Lazarczyk

info@tramwajdomistrzejowic.pl

+48 722 220 088

<https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/en/>

ul. Ostatnia 1c, 31-444 Kraków

Data ostatniej aktualizacji PSD

08 listopada 2022 r.

Rozumienie transformacji

Więcej informacji na temat podejścia EBOR do mierzenia skutków przechodzenia w kierunku otwartej gospodarki rynkowej można znaleźć [tutaj](#).

Możliwości współpracy

W sprawie nawiązania współpracy lub zamówień publicznych należy kontaktować się bezpośrednio ze spółką.

W sprawie nawiązania współpracy z EBOR (niezwiązanej z zamówieniami publicznymi) należy kontaktować się z:

Tel.: +44 20 7338 7168

E-mail: projectenquiries@ebrd.com

W przypadku projektów w sektorze państwowym należy przejść na stronę internetową [Przetargi EBOR](#):

Tel.: +44 20 7338 6794

E-mail: procurement@ebrd.com

Zapytania ogólne

Zapytania ogólne można składać za pomocą [formularza zapytań EBOR](#).

Polityka środowiskowa i społeczna (ESP)

[Polityka środowiskowa i społeczna](#) oraz związane z nią wymagania operacyjne określają, w jaki sposób EBOR realizuje swoje zobowiązanie do wspierania „zrównoważonego i korzystnego dla środowiska rozwoju”. Polityka środowiskowa i społeczna oraz obowiązki operacyjne obejmują szczegółowe postanowienia dotyczące przestrzegania przez klientów obowiązujących przepisów krajowych w zakresie informacji i konsultacji publicznych, a także wprowadzania przez nich mechanizmów składania skarg umożliwiających otrzymywanie i ułatwiających rozstrzygnięcie zastrzeżeń i skarg, dotyczących w szczególności wyników środowiskowych i społecznych uzyskiwanych przez samego klienta oraz przez realizowany projekt.

W zależności od rodzaju i skali ryzyka środowiskowego i społecznego oraz skutków środowiskowych i społecznych projektu, EBOR zobowiązuje klientów do ujawniania stosownych informacji dotyczących ryzyka i skutków wynikających z projektów bądź podejmowania merytorycznych konsultacji z interesariuszami oraz uwzględniania otrzymywanych od nich informacji zwrotnych i odpowiadania na nie.

Więcej informacji na temat praktyk stosowanych w tym zakresie przez EBOR można znaleźć w [Polityce środowiskowej i społecznej](#).

Uczciwość i zgodność z przepisami

Biuro Dyrektora ds. Zgodności z Przepisami EBOR (Office of the Chief Compliance Officer (OCCO)), niezależna jednostka EBOR odpowiedzialna za przestrzeganie przepisów, wspiera dobre sprawowanie władzy i dba o to, aby w działalności Banku stosowane były najwyższe standardy uczciwości, zgodnie z najlepszymi praktykami międzynarodowymi. EBOR przeprowadza ocenę due diligence pod kątem uczciwości u wszystkich klientów w trosce o to, aby realizowane projekty nie stwarzały niepożądanego ryzyka w zakresie uczciwości lub reputacji dla Banku. Zdaniem Banku

określanie i rozwiązywanie problemów na etapach oceny i zatwierdzania projektów stanowi najskuteczniejszą gwarancję uczciwości w zawieranych przez niego transakcjach. Jedną z głównych ról w tych działaniach zapobiegawczych odgrywa jednostka OCCO, która pomaga również monitorować projekty po zakończeniu inwestycji pod kątem ryzyka w zakresie uczciwości.

OCCO odpowiada także za wyjaśnianie zarzutów nadużyć finansowych, korupcji i naruszenia obowiązków w projektach finansowanych przez EBOR. Każda osoba, która poweźmie podejrzenia dotyczące nadużycia finansowego lub korupcji, niezależnie od tego, czy jest pracownikiem Banku, powinna złożyć pisemne zgłoszenie do Dyrektora ds. Zgodności z Przepisami EBOR, pisząc na adres poczty elektronicznej compliance@ebrd.com. Wszystkie zgłoszenia zostaną rozpatrzone przez OCCO w celu ich wyjaśnienia. OCCO zapoznaje się ze wszystkimi zgłoszeniami, w tym także składanymi anonimowo. Zgłoszenia można składać w jednym z języków urzędowych Banku lub językach krajów, w których Bank prowadzi działalność. Informacji należy udzielać w dobrej wierze.

Polityka Dostępu do Informacji (AIP)

Od momentu wejścia w życie, czyli od 1 stycznia 2020 r., Polityka dostępu do informacji określa, w jaki sposób EBOR ujawnia informacje i porozumiewa się ze swoimi interesariuszami w celu wspierania lepszej świadomości i znajomości swojej strategii, polityki i działalności. Na stronie dot. [Polityki dostępu do informacji](#) można sprawdzić, jakie informacje są udostępniane na stronie internetowej EBOR.

Konkretne wnioski o udzielenie informacji można składać za pomocą [formularza zapytań EBOR](#).

Niezależny Mechanizm Rozliczalności Projektów (IPAM)

W przypadku niepowodzenia działań mających na celu rozwiązanie problemów dotyczących kwestii środowiskowych, społecznych lub informacji publicznych u Klienta lub w Banku (np. za pomocą mechanizmu składania skarg na poziomie projektu klienta lub w drodze bezpośredniego zaangażowania kierownictwa Banku), osoby fizyczne i organizacje mogą podjąć próbę rozwiązania tych problemów za pośrednictwem Niezależnego Mechanizmu Rozliczalności Projektów (IPAM) funkcjonującego w EBOR.

IPAM przeprowadza niezależną ocenę problemów związanych z Projektem, co do których istnieje przypuszczenie, że spowodowały (lub mogą spowodować) szkodę. Celem tego Mechanizmu jest wspieranie dialogu między interesariuszami Projektu umożliwiającego rozwiązywanie problemów dotyczących kwestii środowiskowych, społecznych lub informacji publicznych; ustalenie, czy Bank postępował zgodnie ze swoją [Polityką](#)

[środowiskową i społeczną](#) lub postanowieniami [Polityki dostępu do informacji](#) dotyczącymi danego projektu; a w stosownych przypadkach wyeliminowanie wszelkich niezgodności z postanowieniami tych polityk oraz niedopuszczenie do dalszego naruszania tych postanowień przez Bank.

Aby dowiedzieć się więcej o IPAM zapraszamy do odwiedzenia strony [Niezależnego Mechanizmu Rozliczalności Projektów](#). Można tam [złożyć wniosek](#) o ponowne rozpatrzenie. Dodatkowe informacje oraz wskazówki dotyczące składania wniosku można również otrzymać pisząc na adres ipam@ebrd.com.