



Projekt: „Cieszyn – miasto samowystarczalne” jest finansowany ze środków Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021 w ramach programu „Rozwój lokalny”.

MEMORANDUM INFORMACYJNE NA POTRZEBY WSTĘPNYCH KONSULTACJI RYNKOWYCH

**W ZWIĄZKU Z PLANOWANYM DO REALIZACJI
PRZEDSIĘWZIĘCIEM POLEGAJĄCYM NA
BUDOWIE PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO
W FORMULE PARTNERSTWA PUBLICZNO-
PRYWATNEGO W CIESZYNIE**

Wspólnie działamy na rzecz Europy zielonej, konkurencyjnej i sprzyjającej integracji społecznej

Urząd Miejski w Cieszynie, ul. Rynek 1, 43-400 Cieszyn; tel. 33 4794 200, e-mail: urzad@um.cieszyn.pl, www.cieszyn.pl

Spis treści

SŁOWNICZEK	3
1. WPROWADZENIE	4
2. ZAKRES CEL PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	5
2.1 Zakres i lokalizacja Przedsięwzięcia	5
2.2 Cele Przedsięwzięcia	7
3. PLANOWANE WYNAGRODZENIE PARTNERA PRYWATNEGO	9
4. ZAŁOŻENIA ORGANIZACYJNO-PRAWNE PRZEDSIĘWZIĘCIA	11

SŁOWNICZEK

Doradca	- Investment Support Agata Kozłowska
Instytucja Finansowa	- bank lub inny podmiot, mogący potencjalnie sfinansować realizację Przedsięwzięcia
Memorandum, Memorandum Informacyjne	- niniejsze Memorandum Informacyjne
Miasto, Podmiot Publiczny	- Miasto Cieszyn
Parking	- planowany do zaprojektowania, budowy i eksploatacji parking wielopoziomowy przy ul. Liburnia w Cieszynie
Partner Prywatny	- partner prywatny w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-privatnym
PPP	- partnerstwo publiczno-privatne
Przedsięwzięcie, Projekt	- budowa parkingu wielopoziomowego w formule PPP w Cieszynie
Ustawa o umowie koncesji	- ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane i usługi
Ustawa o PPP	- ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-privatnym
Ustawa Pzp	- ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych
Wstępne konsultacje rynkowe, Wstępne konsultacje	- wstępne konsultacje rynkowe, prowadzone na podstawie art. 84 Ustawy Pzp

1. WPROWADZENIE

Gmina Miejska Cieszyn, na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym przygotowuje do realizacji przedsięwzięcie pn. „Budowa parkingu wielopoziomowego w formule PPP w Cieszynie”. W związku z opracowywanymi obecnie analizami w zakresie oceny efektywności Przedsięwzięcia, prowadzone są niniejsze Wstępne konsultacje rynkowe.

Celem Wstępnych konsultacji, jest uzyskanie potwierdzenia od przedstawicieli rynku, iż zaprezentowane w niniejszym Memorandum wstępne propozycje i założenia są akceptowalne dla Partnerów Prywatnych oraz Instytucji Finansujących lub uzyskanie propozycji zmian założeń projektowych, których uwzględnienie zwiększy efektywność i zainteresowanie planowanym Projektem.

Podmiot Publiczny przygotował niniejsze Memorandum Informacyjne dla potencjalnych Partnerów Prywatnych i Instytucji Finansujących, zainteresowanych wzięciem udziału w realizacji Przedsięwzięcia. Memorandum ma na celu zaprezentowanie założeń planowanej inwestycji oraz uzyskanie informacji zwrotnej w zakresie oczekiwań podmiotów, zainteresowanych udziałem w Przedsięwzięciu. W Memorandum zostały przedstawione wstępne założenia, które nie stanowią ostatecznego modelu realizacyjnego, natomiast są punktem wyjścia do dyskusji z potencjalnymi przyszłymi Partnerami Prywatnymi i Instytucjami Finansowymi na temat sposobu i możliwości zrealizowania oraz sfinansowania planowanego projektu w formule PPP.

Ostateczne założenia prawno-organizacyjne i finansowe Przedsięwzięcia po Wstępnych konsultacjach rynkowych, będą wynikiem analiz w ramach oceny efektywności, a następnie efektem negocjacji w ramach planowanego postępowania na wybór Partnera Prywatnego.

Osoby do kontaktu:

Marcin Rycko, mail: mrycko@um.cieszyn.pl, tel. 33 4794 350

Arkadiusz Smoczyński, mail: asmoczynski@um.cieszyn.pl, tel. 33 4794 353

2. ZAKRES CEL PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1 Zakres i lokalizacja Przedsięwzięcia

Przedmiotem Przedsięwzięcia jest zaprojektowanie, budowa i eksploatacja parkingu wielopoziomowego przy ul. Liburnia w Cieszynie. Parking jest planowany na 500 do 600 miejsc parkingowych.

Lokalizacja planowanego Parkingu obejmuje obszar położony pomiędzy ul. Zamkową od zachodu, ul. Liburnia od północy, terenem należącym do Leroy Merlin od zachodu oraz terenem kolejowym będącym we władaniu PKP od południa.

Inwestycja będzie zlokalizowana na terenie 2 działek:

Działka numer 23 obręb 33 o powierzchni 3 931 m²

Działka numer 18/3 obręb 33 o powierzchni 6 122 m²

Razem powierzchnia działek 10 053 m²



Źródło: Wariantowe Studium Programowo-Przestrzenne chłonności terenu MZD przy ul. Liburnia w Cieszynie.

Według miejscowego planu zagospodarowania dla obszaru Śródmieścia Cieszyna (w procedowaniu) działki leżą na terenie 6U, którego warunki zagospodarowania przedstawiają się następująco:

„1. Dla terenu zabudowy usługowej oznaczonego na rysunku planu symbolem 6U ustala się lokalizację:

1) parkingu wielopoziomowego na terenach oznaczonych symbolami 6U. (...)

3. Dla terenów, o których mowa w ust. 1 ustala się następujące zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania:

1) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy:

a) na terenie 6U: 60% czyli 6031,80 m² powierzchni zabudowy

2) minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej:

b) na terenie 6U: 15%; czyli 1 507,95 m² terenu biologicznie czynnego,

– należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną wegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie;

3) wskaźnik intensywności zabudowy:

a) na terenie 6U:

– minimalny: 0,05 czyli 502,65 m²

– maksymalny: 2,2 czyli 22 116,60 m²

4) wysokość zabudowy:

a) wysokość budynku: na terenie 6U: nie więcej niż 18 m

b) wysokość obiektów budowlanych: do 12 m.”

Miasto rozważa budowę parkingu zamkniętego albo otwartego (ostateczny rodzaj parkingu zostanie wybrany na późniejszym etapie).

Jak wynika ze wstępnych analiz, w przypadku parkingu zamkniętego można uzyskać około 590 miejsc postojowych oraz 3-4 miejsca dla autokarów, a w przypadku parkingu otwartego – około 570 miejsc parkingowych.

Lokalizacja ma potencjał parkingowy. Położona jest w dolinie rzeki Bobrówki, która łączy i prowadzi główne drogi obsługujące komunikacyjnie dzielnice: Śródmieście i Liburnię. Działki miejskie nr. 18/3 i 23 są zabudowane ekstensywnie i użytkowane jako zaplecze techniczne. Przeniesienie w inne miejsce obecnych funkcji, uwalnia teren dla rozwoju w kierunku funkcji usługowych.

Próg rozwojowy w postaci linii kolejowej i rzeki Bobrówki może zostać przekroczony przez budowę mostu - kładki dla ruchu pieszego i rowerowego. Planuje się, że budowa kładki będzie stanowiła część przedsięwzięcia zaprojektowania budowy i eksploatacji parkingu, na którą Miasto planuje pozyskać dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej. Zadrzewiony brzeg Bobrówki może zostać odzyskany jako wartościowa przestrzeń miejska ciągu pieszo-rowerowego nad rzeczką prowadząca w kierunku wschód-zachód od ul. Zamkowej aż do Dworca Kolejowego.

Teren położony bardzo dogodnie: w odległości - licząc trasę ulicami - ok. 400 m (ok. 6 minut pieszo w tempie normalnym) od Rynku, 450 m od Placu Teatralnego, 750 m od bramy Zamku oraz ok. 1000 m od Kościoła Św. Trójcy (ok. 15 minut pieszo). Teren może być wykorzystany jako obsługujący obszar Śródmieścia usługami, które nie mieszczą się z różnych względów w obszarze Śródmieścia.

2.2 Cele Przedsięwzięcia

Realizacja Przedsięwzięcia ma na celu przede wszystkim:

- zmniejszenie ruchu pojazdów w centrum,
- wyprowadzenie miejsc postojowych z ulic Śródmieścia,
- ułatwienie dotarcia samochodem osobowym do Śródmieścia (gwarancja znalezienia miejsca postojowego),
- zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców, pracowników, użytkowników centrum i turystów,
- zmniejszenie ruchu na przejeździe kolejowym,
- ochronę dziedzictwa krajobrazowego przez zamknięcie planów budowy wiaduktu w miejscu przejazdu kolejowego,
- integrację systemu transportu publicznego autobusów elektrycznych w ruchu pętlowym z miejscami postojowymi dla samochodów osobowych,

- integrację z systemem obsługi ruchu turystycznego autobusowego - przystanek dla autobusów turystycznych typu Drop-off z możliwością typu Drop-in z osobnym parkingiem postojowym dla autobusów turystycznych pod browarem (koniec trasy turystycznej dla grup pod browarem),
- integrację pieszo-rowerowa centrum i Liburni (radikalne ułatwienie dostępu pieszego i rowerowego do centrum),
- modelowe zrównoważenie środowiskowe pod względem: autonomiczności energetycznej, zagospodarowania całości wód opadowych na własnym terenie i zwiększenia bioróżnorodności.

Inwestycja, jako nowoczesne, zintegrowane i zrównoważone środowiskowo (biologicznie i społecznie) śródmiejskie centrum mobilności, wpisuje się w liczne europejskie trendy modernizacji miast. Należy wskazać zwłaszcza na poszukiwanie rozwiązań ograniczających negatywny wpływ środowiskowy indywidualnej komunikacji kołowej oraz budynków i sposobu użytkowania terenu, który uwzględnia istotne ekosystemowe funkcje szaty roślinnej i gospodarowania wodami opadowymi.

3. PLANOWANE WYNAGRODZENIE PARTNERA PRYWATNEGO

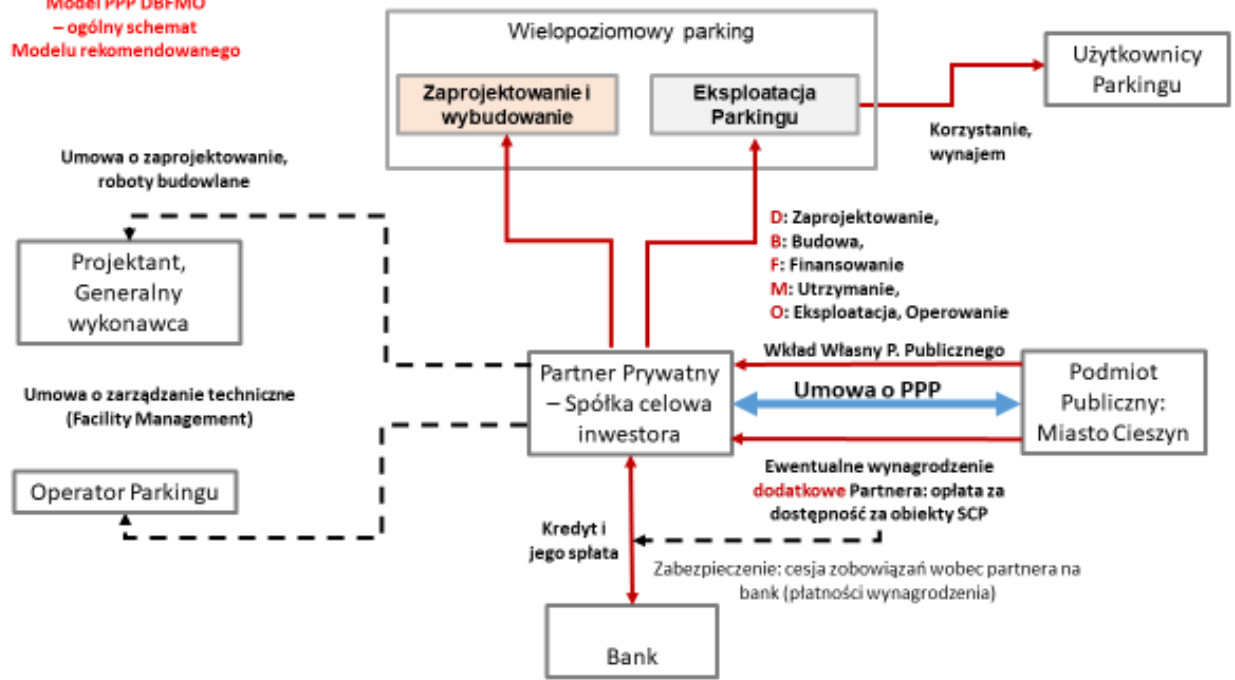
Przedmiotem Przedsięwzięcia jest zaprojektowanie, budowa i eksploatacja Parkingu. Preferowanym wariantem Podmiotu Publicznego jest aby wynagrodzenie Partnera Prywatnego za zrealizowanie Przedsięwzięcia w jak największym stopniu pochodziło z eksploatacji Parkingu i prowadzenia działalności parkingowej, w tym z opłat od użytkowników.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 Ustawy o PPP wynagrodzenie partnera prywatnego zależy przede wszystkim od rzeczywistego wykorzystania lub faktycznej dostępności przedmiotu przedsięwzięcia.

Podmiot Publiczny oczekuje, że ryzyko budowy oraz ryzyko dostępności i ryzyko popytu będzie alokowane po stronie Partnera Prywatnego, aby jakiegokolwiek zobowiązania z tytułu zawartej umowy o PPP nie wpływały na poziom państwowego długu publicznego oraz deficyt sektora finansów publicznych (zgodnie z art. 18 Ustawy o PPP). Ewentualne dodatkowe opłaty od Podmiotu Publicznego na rzecz Partnera Prywatnego nie będą prowadziły do przeniesienia ryzyka na Podmiot Publiczny w taki sposób, aby powyższa zasada została naruszona.

Przykładowy schemat wynagrodzenia Partnera Prywatnego oraz organizacji całego Przedsięwzięcia prezentuje poniższy wykres (opracowanie własne).

Model PPP DBFMO
 – ogólny schemat
 Modelu rekomendowanego



4. ZAŁOŻENIA ORGANIZACYJNO-PRAWNE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Jak już było wskazane powyżej zakłada się, że Przedsięwzięcie zrealizowane zostanie na podstawie przepisów Ustawy o PPP, zakładającej wspólną realizację Projektu opartą na podziale zadań i ryzyk między Podmiotem Publicznym i Partnerem Prywatnym.

Z uwagi na powyższe Podmiot Publiczny przyjął następujące założenia organizacyjno-prawne realizacji Projektu:

- Podmiotem Publicznym w procedurze wyboru Partnera Prywatnego oraz stroną umowy o PPP będzie Miasto,
- Podmiot Publiczny oczekuje wdrożenia modelu, który nie będzie powodował konieczności samodzielnego poszukiwania środków finansowych na przeprowadzenie inwestycji,
- Projekt będzie realizowanych w ramach dwóch kolejno następujących po sobie etapach: etapie inwestycyjnym oraz etapie eksploatacji.

Zgodnie z powyższym zastrzeżeniem należy przyjąć, że w planowanym Przedsięwzięciu ogólny podział zadań będzie przedstawiał w sposób określony poniżej:

1) Etap inwestycyjny

Podmiot Publiczny zakłada, że w ramach etapu inwestycyjnego Partner Prywatny będzie zobowiązany do:

- sfinansowania nakładów inwestycyjnych koniecznych do przeprowadzenia prac projektowych oraz robót budowlanych,
- zaprojektowania parkingu wielopoziomowego,
- przeprowadzenia robót budowlanych na podstawie sporządzonej dokumentacji projektowej,
- uzyskania pozwolenia na użytkowanie wybudowanej w ramach Projektu infrastruktury parkingowej.

2) Etap eksploatacji

Zakłada się, że w ramach powyższego etapu Partner Prywatny będzie odpowiedzialny za

- świadczenie usługi utrzymania technicznej sprawności parkingu wielopoziomowego, zapewniając jego dostępność na zasadach określonych w umowie o PPP,

- udostępnienie powstałej infrastruktury parkingowej użytkownikom oraz zarządzanie nią w celu pobierania pożytków.

Tryb wyboru Partnera Prywatnego

Na obecnym etapie prac nad oceną efektywności Podmiot Publiczny rozważa zastosowanie do wyboru Partnera Prywatnego Ustawy o PPP, zaś jako tryb wyboru Partnera Prywatnego – Podmiot Publiczny bierze pod uwagę wykorzystanie przepisów Ustawy Pzp lub przepisów Ustawy o umowie koncesji¹.

¹ W trakcie prac analitycznych zbadane zostanie - opcjonalnie – wykorzystanie przepisów Ustawy o umowie koncesji – jako samodzielnej podstawy wyboru Wykonawcy/Koncesjonariusza.