



WICEPREZYDENT MIASTA ŁÓDZI

Łódź, dnia21.02.2007 r.

ZDiT.NO-0570/5/07

**Pan
Marcin Bugajski
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi**

Szanowny Panie Radny,

W odpowiedzi na interpelację zgłoszoną przez Pana Radnego podczas obrad V sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 24 stycznia 2007 r., dotyczącą stanu realizacji projektu Łódzki Tramwaj Regionalny, uprzejmie informuję, co następuje:

Pragnę podziękować Panu Radnemu za zainteresowanie tematem realizacji projektu "Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz - Łódź - Pabianice, Zadanie I, Etap I - Łódź", przedsięwzięcia ważnego dla mieszkańców Miasta Łodzi, ze względu na funkcjonalność użytkową projektu w systemie transportowym miasta i aglomeracji łódzkiej oraz z racji skali finansowej tej inwestycji, współfinansowanej z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, o wartości całkowitej przekraczającej 265 mln PLN, a także ze względu na społeczny zasięg oddziaływania, obejmujący obszar Miasta Łodzi oraz tereny miast i gmin ościennych, w tym Zgierza, Łodzi, Pabianic oraz Gminy Ksawerów.

Łódzki Tramwaj Regionalny (ŁTR) jest projektem realizowanym w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) m.in. ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków własnych Spółki MPK-Łódź. Po stronie MPK-Łódź leży zabezpieczenie środków na całość inwestycji w ich wartości brutto. Pomoc unijna, w formie refundacji maksymalnie 50% poniesionych kosztów stanowi wyłącznie uzupełnienie i jest wypłacana w formie płatności okresowych oraz końcowej. Pomoc ta dotyczy wydatków rzeczywistych, uznanych za kwalifikowalne i potwierdzonych stosownymi dokumentami przez instytucje nadzorcze, a więc spełniających następujące kryteria: niezbędności w realizacji przedsięwzięcia, racjonalności i spójności z obowiązującymi przepisami prawa.

Prace nad projektem trwają od 2003 roku. W okresie do końca listopada 2004 roku projekt opracowywał ZDiT w Łodzi. Na zlecenie tej jednostki dokumentację projektu tworzyli wysokiej klasy specjaliści reprezentujący firmy zewnętrzne. Przygotowano m.in. Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji, Studium Wykonalności Projektu, Program Funkcjonalno - Użytkowy projektu, a także wniosek o dofinansowanie. Ww. dokumenty ulegały częściowym modyfikacjom jeszcze w 2005 roku. Stanowią one podstawę do prac nad Łódzkim Tramwajem Regionalnym. Wartość kosztorysową projektu oraz wstępny harmonogram realizacji określono w dokumencie

pn. Studium wykonalności. Uwarunkowania rynkowe, a także ceny usług i materiałów przyjęte w trakcie opracowywania dokumentacji (2004 - 2005), uległy modyfikacjom w porównaniu do cen rzeczywistych dnia dzisiejszego, w tym również zawarty w Studium wykonalności harmonogram realizacji ŁTR. Ww. harmonogram ulegał zmianom w związku z długotrwałą i zmuśną procedurą zatwierdzenia projektu, tj. do momentu podpisania umowy z Instytucją Pośredniczącą. Przypuszczam, iż przez cały okres realizacji projektu, tj. łącznie do 2008 roku, zmieniać się będą także i ceny.

Uwzględniając powyższe, realnym punktem odniesienia są wielkości wskazane we wniosku o dofinansowanie projektu, następujących kategorii kosztów:

- infrastruktury (roboty torowo - sieciowe),
- robót dotyczących zasilania,
- budowy systemu sterowania ruchem i zakupu taboru,
- wynagrodzenia Inżyniera kontraktu,
- opracowania Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji,
- opracowania Studium wykonalności projektu,
- opracowania Programu funkcjonalno - użytkowego projektu.

Kategorie te podlegają rozdziałowi na koszty kwalifikowalne i niekwalifikowalne.

31 stycznia 2005 roku MPK-Łódź Spółka z o.o. zgłosiło wniosek o dofinansowanie projektu do Ministerstwa Gospodarki i Pracy, zaznaczając priorytet 1 – „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów” oraz Działanie 1.6, tj. „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”. 23 maja 2005 roku została podpisana Umowa o współpracy między Miastem Łódź a Spółką gminną MPK-Łódź, regulująca w sposób ogólny prawa i obowiązki stron przy realizacji przedmiotowego projektu. W dniu 22 czerwca 2005 roku, pismem znak DRR - VIII9513 - 3238W - RJ/05, wniosek został przekazany do oceny merytoryczno - technicznej przez Panel Ekspertów dla Działania 1.6 - „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”. Dnia 28 października 2005 roku Minister Gospodarki i Pracy Pan Jacek Piechota poinformował Spółkę (DDR - VIII - 941 - 31 - RJ/05), iż przedmiotowy wniosek aplikacyjny uzyskał rekomendację Krajowego Komitetu Sterującego i został przyjęty do realizacji z kwotą ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w wysokości 108 717 992,72 zł. W związku z faktem, iż projekt Łódzki Tramwaj Regionalny jest „dużym projektem”, którego koszty kwalifikowalne do dofinansowania przekraczają 50 mln Euro, stosownie do zapisów art. 26 Rozporządzenia Rady Wspólnot Europejskich 1260/99, MPK-Łódź przesłało wniosek do Komisji Europejskiej w języku polskim i angielskim.

Decyzja o ostatecznej akceptacji projektu wydana została przez Komisję Europejską w dniu 24 marca 2006 roku. Zgodnie z pismem podpisanym przez Panią Danutę Hübner - Komisarza ds. Polityki Regionalnej - decyzja potwierdza współfinansowanie przez Unię Europejską projektu "Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz - Łódź - Pabianice Zadanie I, Etap I - Łódź" w ramach Działania 1.6 "Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach" Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004 - 2006. Wysokość wkładu finansowego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi 27 780 000 EUR. Kwota ta stanowi 50% całkowitych wydatków publicznych lub podobnych wydatków kwalifikowanych projektu, wynoszących 55 740 000 EUR. Pismo informujące o podjęciu wspomnianej powyżej decyzji datowane jest na dzień 7 kwietnia 2006, a wpłynęło do Spółki w dniu 11 kwietnia 2006 roku. W dniu 27 kwietnia 2006 roku wydane zostało zarządzenie Nr 3935/IV/06 Prezydenta Miasta Łodzi regulujące realizację omawianego projektu.

Od kwietnia do sierpnia 2006 roku trwały negocjacje z Urzędem Wojewódzkim, pełniącym rolę Instytucji Pośredniczącej, w sprawie podpisania umowy o dofinansowanie projektu. Mimo pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej oraz znacznych, niezależnych od MPK, przesunięć czasowych w realizacji projektu, kwestionowano m.in. finansowe zaangażowanie Spółki w realizację przedsięwzięcia, tj. dysponowanie pełną wysokością wkładu własnego Beneficjenta, stanowiącego 50% kosztów kwalifikowalnych całości. MPK-Łódź Spółka z o.o. przedstawiało kolejno dokumenty potwierdzające zdolność Spółki do płynnego finansowania inwestycji oraz kompletność rozpatrzonego wcześniej wniosku.

9 sierpnia 2006 roku podpisana została umowa o dofinansowanie projektu „Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz - Łódź - Pabianice, Zadanie I, Etap I – Łódź”, w ramach Priorytetu 1 – „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów”. Na mocy wspomnianej wyżej umowy, termin rzeczowego zakończenia inwestycji określono na dzień 30 kwietnia 2008 roku, a termin finansowego zakończenia na 5 czerwca 2008 roku.

Zakres projektu ŁTR dla Zadania pierwszego, Etap I, obejmuje:

1) Wyłonienie Inżyniera kontraktu (managera i inżyniera zarządzającego projektem), pełniącego dodatkowo funkcję inspektora nadzoru budowlanego. 29 sierpnia 2006 roku została zawarta umowa pomiędzy MPK-Łódź Spółka z o.o. a konsorcjum z liderem TEBODIN SAP- PROJEKT Spółka z o.o. na świadczenie usługi Inżyniera Kontraktu. Na dzień dzisiejszy, narady i spotkania robocze Biura Projektu, pod przewodnictwem Pana Krzysztofa Litwiniowicza - Pełnomocnika Zarządu ds. Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, z udziałem przedstawicieli zespołu Inżyniera Kontraktu a w zależności od potrzeb również i ZDiT odbywają się niemal codziennie. Zarówno MPK-Łódź, jak i Miasto Łódź oraz jego wydziały, w tym jednostka budżetowa ZDiT w Łodzi, są zainteresowane realizacją projektu i podejmują wszelkie działania zmierzające do jego pełnej i efektywnej realizacji. Od 2006 roku podejmowane są działania i czynności mające na celu alokację środków pomocowych, w ramach kategorii kosztów określonych we wniosku o dofinansowanie projektu. Powyższe uwarunkowane jest ramami czasowymi rozliczenia środków ZPORR przez Polskę, interesem mieszkańców Miasta i społeczeństwa aglomeracji łódzkiej. Realizację projektu przewidziano na lata 2005 - 2008, tymczasem jego faktyczna realizacja, na mocy postanowień umowy o dofinansowanie, rozpoczęła się w II połowie 2006 roku, przy czym pierwsze z postępowań zamówieniowych uruchomiono już w styczniu 2006 roku.

2) Modernizację infrastruktury torowo - sieciowej, w tym:

- modernizację ok. 15,68 km toru (31,3 km toru pojedynczego),
- wymianę sieci trakcyjnej na całej linii wraz z odciągami,
- modernizację systemu zasilania 10 podstacji trakcyjnych i 10 budynków podstacyjnych,
- modernizację peronów przystankowych i wiat (31 przystanków).

Postępowanie zamówieniowe trwa. W dniu 16 stycznia 2007 roku ogłoszono postępowanie przetargowe w zakresie robót torowo - sieciowych i robót dot. zasilania w projekcie ŁTR, z terminem otwarcia ofert na dzień 27 lutego 2007 roku. Dotychczas, najczęstszą przyczyną unieważnienia postępowań była cena najkorzystniejszej z ofert - przewyższająca znacznie kwotę, jaką MPK-Łódź może przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. Po rozstrzygnięciu postępowań na roboty torowo - sieciowe i roboty dot. zasilania, oraz na obszarowy system sterowania ruchem (1 postępowanie), Spółka przystąpi do technicznej realizacji projektu. Ramowy harmonogram wyłączeń ruchu tramwajowego na czas trwania robót ŁTR zakłada zakończenie robót budowlanych

jesienią 2007 roku. W opinii Spółki dotrzymanie terminu realizacji projektu ŁTR jest możliwe.

3) Zakup taboru, tj. 10 szt. niskopodłogowych pociągów tramwajowych.

24 października 2006 roku, między MPK a firmą Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding, podpisana została umowa na dostawę taboru w ramach projektu Łódzki Tramwaj Regionalny. Umowa jest w fazie realizacji. Cena uzyskana w wyniku przetargu jest korzystniejsza od zakładanej we wniosku o dofinansowanie, o około 11,4 mln netto PLN. Termin realizacji dostawy, zdaniem Zarządu Spółki, nie jest zagrożony.

4) Budowę systemu sterowania ruchem, z priorytetem dla linii tramwajowej oraz wprowadzenie sterowania ruchem pociągów tramwajowych, w tym:

- modernizację sygnalizacji świetlnej (60 zespołów),
- budowę centrum sterowania ruchem z możliwością rozbudowy dla potrzeb aglomeracji,
- adaptację organizacji ruchu dla priorytetu ŁTR (przyspieszenie, upłynnienie ruchu pasażerskiego oraz wydzielenie torowiska na ul. Piotrkowskiej).

19 września 2006 roku przedstawiciele ZDiT w Łodzi oraz MPK-Łódź podpisali umowę na realizację usług przewozowych komunikacją tramwajową na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. 26 października 2006 roku ogłoszono zamówienie na obszarowy system sterowania ruchem, a w dniu 25 stycznia 2007 roku dokonano otwarcia ofert w tym postępowaniu. Obecnie oferty są przedmiotem badania na zgodność formalną i merytoryczną z SIWZ.

Zgodnie z posiadaną wiedzą, na dzień sporządzenia niniejszego pisma, termin realizacji projektu nie jest zagrożony.

W nawiązaniu do omawianych powyżej bieżących postępowań przetargowych, w tym kwestii składanych ofert cenowych, pragnę podkreślić, iż zgodnie z przepisami art. 87, ust. 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2004 r., Nr 19, poz. 177 z późn. zmianami), „w toku badania i oceny ofert, zamawiający może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych oferty, ale niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty”.

Dla zapewnienia maksymalnej efektywności procesu realizacyjnego projektu przyjęto, iż będzie on wdrażany w systemie Design & Build (zaprojektuj i wybuduj; procedura FIDIC).

Projekt nie wymaga pozyskiwania gruntów oraz pozwolenia na budowę, gdyż Miasto Łódź, jako właściciel gruntów i infrastruktury, wyraziło zgodę na dysponowanie nimi przez Spółkę MPK-Łódź i zobowiązało się do przeniesienia na Spółkę stosownych pozwoleń na realizację projektu.

Jednocześnie informuję Pana Radnego, iż rzeczywista wartość projektu może być określona precyzyjnie po zakończeniu wszystkich postępowań. Wg wyliczeń specjalistów MPK-Łódź, ceny proponowane przez wykonawców w przetargu na infrastrukturę torowisecią w sposób znaczący odbiegają od przyjętych powszechnie cen rynkowych (wysoka marża wykonawcy). Ponadto, jeżeli w wyniku przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia suma wartości kategorii wydatków ulegnie zwiększeniu w stosunku do sumy wartości wydatków tych kategorii określonych we wniosku, wysokość dofinansowania dotycząca tych kategorii wydatków z funduszy EFRR nie ulega zmianie. W sytuacji odwrotnej, wysokość dofinansowania dotyczącego kategorii wydatków objętych zmniejszeniem, ulega odpowiedniemu zmniejszeniu z zachowaniem udziału procentowego dofinansowania w wydatkach kwalifikowalnych.

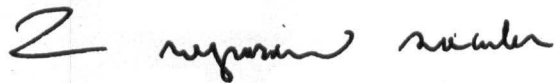
Konkludując, na chwilę obecną, określenie rozbieżności pomiędzy wartością kosztorysową ze Studium wykonalności (autorami Studium wykonalności, w tym wstępnego

kosztorysu i harmonogramu, były firmy zewnętrzne, działające na zlecenie ZDiT) a rzeczywistą wartością projektu jest zbyt wczesne. Projekt ciągle znajduje się w fazie realizacji.

Mam nadzieję, iż treść niniejszego pisma wyjaśniła Panu Radnemu wszelkie wątpliwości w kwestiach realizacji priorytetowego zadania, jakim jest dla Miasta Łodzi projekt Łódzkiego Tramwaju Regionalnego.

Załączniki

1. Wartość kosztorysowa projektu ze Studium Wykonalności (maj 2005), w tym :
 - szacunkowe koszty realizacji inwestycji ŁTR,
 - nakłady inwestycyjne,
2. Podział na kontrakty i harmonogram ich realizacji ze Studium Wykonalności (maj 2005),
3. Wstępny harmonogram wyłączeń ruchu tramwajowego na czas trwania robót ŁTR (marzec 2007)



PIERWSZY WICEPREZYDENT MIASTA



WŁODZIMIERZ TOMASZEWSKI

Do wiadomości:

1. Pan Przewodniczący Rady Miejskiej
2. Wydział Organizacji i Kadr UMŁ