

**MEMORANDUM INFORMACYJNE
NA POTRZEBY WSTĘPNYCH KONSULTACJI
RYNKOWYCH**

**W ZWIĄZKU Z PLANOWANYM DO REALIZACJI
PRZEDSIĘWZIĘCIEM POLEGAJĄCYM NA
BUDOWIE CENTRUM PRZESIADKOWEGO WRAZ
Z INFRASTRUKTURĄ I FUNKCJAMI
DODATKOWYMI W SZCZECINIE
W FORMULE PARTNERSTWA PUBLICZNO-
PRYWATNEGO**

Spis treści

SŁOWNICZEK	3
1. WPROWADZENIE	5
2. ZAKRES, CEL PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	6
2.1 Zakres i lokalizacja Przedsięwzięcia.....	6
2.2 Cele Przedsięwzięcia.....	10
3. WSTĘPNY MODEL REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA	11
4. ZAŁOŻENIA ORGANIZACYJNO-PRAWNE PRZEDSIĘWZIĘCIA	12

SŁOWNICZEK

Centrum, Centrum Przesiadkowe	- planowane do zaprojektowania, budowy i utrzymania centrum przesiadkowe
Doradca	- Investment Support Agata Kozłowska
Funkcje dodatkowe	- infrastruktura celu komercyjnego w formie śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej, zaprojektowana i wybudowana na Nieruchomości przez Partnera Prywatnego
Infrastruktura	- Infrastruktura drogowa i kanalizacyjna oraz Plac miejski do przeznaczone zaprojektowania i budowy w ramach Przedsięwzięcia
Infrastruktura drogowa i kanalizacyjna	- przebudowa układu komunikacyjnego – dróg otaczających Plac Zawiszy Czarnego, ul. Owocowej, Korzeniowskiego, Świętopelka, 3 Maja, Czarnieckiego (w obszarze skrzyżowania z ul. Owocową oraz ul. 3 Maja), Narutowicza (w obszarze skrzyżowania z ul. 3 Maja) w sposób umożliwiający płynne skomunikowanie inwestycji, jak i całościowe zagospodarowanie terenu przeznaczonego pod inwestycję oraz przebudowa sieci wodno-kanalizacyjnej w rejonie Placu Zawiszy Czarnego i ul. Owocowej w związku z budową Centrum Przesiadkowego
Instytucja Finansowa	- bank lub inny podmiot, mogący potencjalnie sfinansować realizację Przedsięwzięcia
Memorandum, Memorandum Informacyjne	- niniejsze Memorandum Informacyjne
Miasto, Podmiot Publiczny	- Miasto Szczecin

Nieruchomość	- część działki nr 34 obręb 1040 (działka w trakcie procedury podziałowej) przeznaczona pod budowę Funkcji dodatkowych
Plac miejski	- zagospodarowanie terenu rekreacyjnego dla mieszkańców i przedpola potencjalnej subdominandy w osi ul. Narutowicza
Partner Prywatny	- partner prywatny w rozumieniu ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-privatnym
PPP	- partnerstwo publiczno-privatne
Przedsięwzięcie, Projekt	- przedsięwzięcie w rozumieniu Ustawy o PPP obejmujące zaprojektowanie i budowę Centrum Przesiadkowego, Infrastruktury oraz Funkcji dodatkowych wraz z Utrzymaniem Centrum Przesiadkowego
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
Utrzymanie	- utrzymanie techniczne, polegające na zapewnieniu dostępności Centrum Przesiadkowego dla użytkowników
Wkład własny Podmiotu Publicznego	- wkład własny Podmiotu Publicznego w rozumieniu Ustawy o PPP, polegający na (1) wniesieniu nieruchomości na cele realizacji umowy o PPP w zakresie Centrum Przesiadkowego oraz Infrastruktury oraz (2) wniesieniu Nieruchomości w formie sprzedaży na rzecz Partnera Prywatnego w celu realizacji Funkcji dodatkowych.
Wstępne konsultacje rynkowe, Wstępne konsultacje	- wstępne konsultacje rynkowe, prowadzone na podstawie art. 84 Ustawy Pzp

1. WPROWADZENIE

Gmina Miasto Szczecin, na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym przygotowuje do realizacji w formule PPP przedsięwzięcie pn. „Budowa Centrum Przesiadkowego wraz z infrastrukturą i funkcjami dodatkowymi w Szczecinie”. 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:

Pani Agata Kozłowska – Doradca Investment Support Agata Kozłowska, e-mail: kozłowska@inves.pl; tel. +48604151410

...

2. ZAKRES, CEL PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1 Zakres i lokalizacja Przedsięwzięcia

Przedmiotem Przedsięwzięcia jest budowa, w centrum miasta w dzielnicy Śródmieście, „Osiedle Nowe Miasto”, w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca PKP Szczecin Główny oraz Dworca Głównego PKS (w otoczeniu ulic: Plac Zawiszy Czarnego, 3 Maja, Korzeniowskiego, Owocowa, w odległości około 500-600 m od Bramy Portowej jednego z głównych węzłów komunikacyjnych), obiektu Centrum Przesiadkowego wraz z śródmiejską zabudową wielofunkcyjną oraz przebudowa układu komunikacyjnego związana z funkcjonowaniem ww. Centrum Przesiadkowego wraz z przebudową sieci wodno-kanalizacyjnej w rejonie Placu Zawiszy Czarnego i ul. Owocowej.

Projekt ma na celu realizację zadań własnych Miasta, w tym rozwój sieci drogowej, a w szczególności budowę dworca komunikacyjnego oraz rewitalizację terenu śródmieścia, kształtowanie estetyki przestrzeni publicznej, zapewnienie miejskiej przestrzeni publicznej.

Zamierzenie inwestycyjne wynika z potrzeby uporządkowania obecnej sytuacji przewozów prowadzonych przez prywatnych operatorów, którzy aktualnie rozproszeni są w różnych lokalizacjach Miasta (w okolicy Dworca PKP). Obecna sytuacja nie zapewnia wystarczającego komfortu podróżnym. Zamierzeniem Podmiotu Publicznego jest skupienia prywatnych operatorów w jednym miejscu, w Centrum Przesiadkowym.

Dodatkowym komercyjnym elementem zagospodarowania części Placu Zawiszy Czarnego (miejsca realizacji inwestycji) ma być wybudowanie śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej przeznaczonej pod funkcje np. biurowe, usługowe, mieszkalne itp. (w zależności od decyzji Partnera Prywatnego), która mogłaby stanowić subdominantę przestrzenną w tym rejonie Miasta.

Podsumowując na Przedsięwzięcie składa się:

- budowa Centrum Przesiadkowego wraz z przebudową układu komunikacyjnego, która związana jest z funkcjonowaniem ww. Centrum Przesiadkowego oraz przebudowa sieci wodno-kanalizacyjnej w rejonie Placu Zawiszy Czarnego i ul. Owocowej w związku z istniejącymi kolizjami,
- stworzenie Placu miejskiego jako terenu rekreacyjnego dla mieszkańców i przedpola potencjalnej subdominaty w osi ul. Narutowicza,

- zagospodarowanie części Placu Zawiszy Czarnego w celu wybudowania Funkcji dodatkowych, tj. stworzenia zespołu śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej (część komercyjna Projektu realizowana przez Partnera Prywatnego na własną rzeź).

Przebudowa układu komunikacyjnego.

W ramach Przedsięwzięcia zakładana jest przebudowa układu komunikacyjnego – dróg otaczających Plac Zawiszy Czarnego, ul. Owocowej, Korzeniowskiego, Świętopełka, 3 Maja, Czarnieckiego (w obszarze skrzyżowania z ul. Owocową oraz ul. 3 Maja), Narutowicza (w obszarze skrzyżowania z ul. 3 Maja) w sposób umożliwiający płynne skomunikowanie inwestycji, jak i całościowe zagospodarowanie terenu przeznaczzonego pod inwestycję oraz przebudowa sieci wodno-kanalizacyjnej w rejonie Placu Zawiszy Czarnego i ul. Owocowej w związku z planowaną budową Centrum Przesiadkowego w Szczecinie.

Budowa Centrum Przesiadkowego.

Budynek Centrum Przesiadkowego zostanie umieszczony na części działki 11 obr. 1039, z uwzględnieniem niewielkiej części działki drogowej 4/2 (ul. Owocowa), która jest obecnie trójkątnym poszerzeniem ulicy i jest częścią działki drogowej oraz niewielkiej części działki nr 12 obr. 1039 (ul. Świętopełka). Dworzec będzie obsługiwany na dwóch poziomach: na poziomie ul. Owocowej/Swiętopełka oraz z poziomu ul. Korzeniowskiego. Górne perony dworca zostaną zlokalizowane na otwartej platformie, przylegającej do wschodniej elewacji budynku centrum. Perony dolne znajdować się będą bezpośrednio pod platformą, która jednocześnie będzie ich zadaszeniem. Elementy konstrukcyjne platformy są usytuowane zgodnie z układem peronów dostępnych z ul. Korzeniowskiego, a układ podpór konstrukcyjnych po stronie DK Słowianin jest dostosowany do podziału elewacyjnego tego budynku.

Główną bryłę Centrum stanowi pięciokondygnacyjny prostopadłościenny pawilon, przylegający do ściany oporowej rozgraniczającej poziomy ul. Owocowej i ul. Korzeniowskiego. Taka lokalizacja ma na celu oddzielenie wizualne i akustyczne peronów dworca od zabudowy Placu Zawiszy.

Wejście główne do kompleksu centrum będzie dostępne z ul. Owocowej, znajdujące się w krótszej przeszklonej elewacji obiektu, w kierunku ruchu pieszych od strony kładki nad

peronami dworca PKP. Wejście do obiektu z górnego poziomu będzie umiejscowione w środkowej strefie elewacji centrum, w pierzei ul. Korzeniowskiego.

W ramach zagospodarowania ciągów komunikacji pieszej obsługującej rejon Centrum Przesiadkowego zakłada się ograniczoną ingerencję w istniejący mur oporowy dzielący poziomy ul. Korzeniowskiego i ul. Owocowej, likwidację istniejących schodów i wprowadzenie nowych, zadaszonych schodów stałych i ruchomych w geometrii zakładanego ruchu pieszych z dworca PKP. Zadaszenie schodów łączących poziomy zintegrowane zostanie z parkingiem rowerowym na poziomie Korzeniowskiego.

Projekt zakłada budowę obiektu usługowego – budynku Centrum Przesiadkowego ul. Owocowa - ul. Korzeniowskiego, który zawiera powierzchnię handlowo-usługową (obsługa - podróżnych), powierzchnię socjalną dla obsługujących pojazdy, pomieszczenia sanitarne dla podróżnych, powierzchnię biurową i kasy biletowe, powierzchnie holów i poczekalni dla podróżnych, oraz niezbędne zaplecze techniczne obiektu.

Poza tym projekt zakłada zlokalizowanie Parkingu odstawczego wraz z zapleczem socjalnym, dla busów i autobusów korzystających z centrum przesiadkowego, na części działki 2/3 obręb 1039 przy ul. Czarnieckiego oraz kilku miejsc odstawczych wzdłuż ul. Czarnieckiego.

Plac miejski.

W związku z odsunięciem linii zabudowy zespołu zabudowy śródmiejskiej Placu Zawiszy od strony ul. 3 Maja wytworzona zostanie ogólnodostępna przestrzeń rekreacyjna, przedpole głównej fasady zabudowy, subdominandy osi ul. Narutowicza – ogólnodostępny publiczny Plac miejski. Zakłada się w ramach tego niewielkiego placu miejskiego ograniczenie powierzchni nieprzepuszczalnych, zabrukowań na rzecz nawierzchni biologicznie czynnych, w ramach których zakłada się dodatkowe nasadzenia krzewami oraz drzewami. Projekt wstępnie zakłada swobodny układ nasadzeń.

Strefa ruchu łączonego.

Ulica po północnej stronie obecnego placu zostaje przekształcona w strefę ruchu łączonego – woonerf. Wjazd do strefy odbywa się zarówno od strony ul. 3 Maja jak i od strony ul. Korzeniowskiego poprzez chodnik. W obrębie woonerfu przewiduje się pozostawienie ograniczonej ilości miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz organizację zieleni po obu stronach strefy. Od strony śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej przewiduje się utrzymanie i uzupełnienie szpaleru drzew. Od strony projektowanej śródmiejskiej zabudowy

wielofunkcyjnej zakłada się miejsca dedykowane dla usług zewnętrznych zintegrowane z niewielkimi parkingami rowerowymi.

Strefa woonerf (znana również jako strefa mieszkalna, strefa dla pieszych lub strefa spokojnego ruchu) to koncepcja urbanistyczna, która ma na celu tworzenie bezpiecznego i przyjaznego środowiska dla pieszych, rowerzystów i mieszkańców.

W strefie woonerf priorytetem jest ruch pieszych, a nie pojazdów mechanicznych. Projektując taką strefę, zmniejsza się prędkość ruchu drogowego, eliminuje się oznaczenia pionowe i poziome oraz wprowadza się specjalne elementy infrastruktury, które zmniejszają ryzyko wypadków i zachęcają kierowców do ostrożnej jazdy.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia, w zakresie realizacji celu publicznego, doprecyzuje program funkcjonalno – użytkowy.

Poniżej zaprezentowana została Mapa orientacyjna z zaznaczonym (czerwona linia) obszarem całej inwestycji, wraz z zaznaczeniem ul. Czarnieckiego oraz części działki 2/3 z przeznaczeniem na miejsca odstawcze dla busów i autobusów korzystających z infrastruktury Centrum Przesiadkowego.



Mapa orientacyjna z zaznaczonym (czerwona linia) obszarem całej inwestycji

(źródło: koncepcja usytuowania: Centrum Przesiadkowego, śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej, na terenie Placu Zawiszy Czarnego oraz przy ul. Owocowej w Szczecinie wraz z koncepcją przebudowy układu komunikacyjnego obsługującego ww. funkcje wykonana w ramach realizacji zamówienia pn. Wykonanie dokumentacji i realizacja usług dodatkowych w ramach

2.2 Cele Przedsięwzięcia

Celem planowanego przedsięwzięcia jest stworzenie nowoczesnego Centrum Przesiadkowego w rejonie ulic Owocowej i Placu Zawiszy Czarnego, integrującego rozproszone w sąsiedztwie istniejącego dworca PKP funkcje związane z obsługą podróżnych tj.: dworzec PKS, przystanki autobusów liniowych, przystanki BUS, przystanki autobusowe i tramwajowe komunikacji miejskiej, postoje taxi, miejsca postojowe dla samochodów osobowych, dojścia piesze do ww. obiektów od strony centrum miasta Szczecina, włączając w to rozwiązanie zagadnienia dostępności ww. funkcji dla osób niepełnosprawnych, w kontekście dużych różnic wysokościowych występujących w przedmiotowym obszarze.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej w obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz przyczyni się do zmniejszenia procentowego udziału podróży indywidualnych na rzecz komunikacji publicznej w Szczecinie. Dworzec PKP w Szczecinie pełni rolę najważniejszego węzła przesiadkowego dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Jednym z głównych celów do osiągnięcia poprzez realizację inwestycji budowy Centrum Przesiadkowego jest integracja podsystemów komunikacji zbiorowej, tzn. skrócenie drogi i czasu dojścia pomiędzy zamiejską komunikacją autobusową, miejską komunikacją zbiorową oraz komunikacją kolejową.

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- skupienie i uporządkowanie rozproszonej zamiejskiej komunikacji autobusowej,
- skrócenie czasu dojścia z Dworca PKP Szczecin Główny do miejsca obsługi pasażerów korzystających z przewozów autobusowych,
- poprawa jakości obsługi pasażerów zmieniających środek transportu w obrębie Dworca PKP Szczecin Główny,
- wydzielenie miejsc postojowych dla komunikacji rowerowej,
- lokalizację przystanków dla komunikacji miejskiej autobusowej w ciągu ul. Owocowej wraz z infrastrukturą techniczną,
- wydłużenie przystanków komunikacji tramwajowej "Plac Zawiszy" na ul. 3 Maja w kierunku ul. Narutowicza oraz przeniesienie przejścia dla pieszych w oś woonferfu.

Jako komercyjny element projektu przewiduje się również budowę, przez Partnera Prywatnego na własną rzecz, zespołu śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej (w zależności od decyzji Partnera Prywatnego).

Dodatkowo w osi ul. Narutowicza jako przedpole projektowanego zespołu śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej przewiduje się ukształtowanie publicznego placu miejskiego mieszczącego funkcje rekreacyjne.

3. WSTĘPNY MODEL REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie ma polegać na kompleksowym, wielofunkcyjnym zagospodarowaniu obszaru Śródmieścia Szczecina, na działkach stanowiących własność Miasta. Przedsięwzięcie zakłada powierzenie Partnerowi Prywatnemu, zaprojektowania, budowy i sfinansowania Centrum Przesiadkowego oraz Infrastruktury, a także Utrzymanie obiektu Centrum Przesiadkowego. W ramach Przedsięwzięcia poszczególne jego elementy będą realizowane w następującym zakresie:

- a) Centrum Przesiadkowe – zostanie zaprojektowane, wybudowane i będzie podlegało Utrzymaniu przez Partnera Prywatnego;
- b) Infrastruktura drogowa i kanalizacyjna – zostanie zaprojektowana i wybudowana przez Partnera Prywatnego oraz będzie zarządzana i utrzymywana przez jednostkę organizacyjną Podmiotu Publicznego;
- c) Plac miejski – zostanie zaprojektowany i zagospodarowany przez Partnera Prywatnego oraz będzie utrzymywany przez Partnera Prywatnego w ramach Funkcji dodatkowych lub będzie utrzymywany przez jednostkę organizacyjną Podmiotu Publicznego (do ustalenia w trakcie postępowania na wybór partnera prywatnego)
- d) Funkcje dodatkowe – zabudowa w zakresie Funkcji dodatkowych (infrastruktura celu komercyjnego w formie śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej) zostanie zaprojektowana i wybudowana przez Partnera Prywatnego, a następnie będzie zarządzana i utrzymywana przez Partnera Prywatnego po sprzedaży Nieruchomości przez Podmiot Publiczny jako część Wkładu własnego.

Wynagrodzenie Partnera Prywatnego będzie stanowiła opłata za dostępność:

- 1) Wartość odpowiadająca wartości Nieruchomości (której własność zostanie przeniesiona na Partnera Prywatnego w formie Wkładu własnego) uwzględniającej ewentualną Premię dla Podmiotu Publicznego
- 2) Pozostała część płatna cyklicznie przez okres trwania umowy PPP, .

Miasto Szczecin przewiduje wniesienie Wkładu własnego na cele realizacji Przedsięwzięcia w dwóch formach:

- 1) w części w formie udostępnienia nieruchomości w celu zaprojektowania i budowy Centrum Przesiadkowego i Infrastruktury oraz Utrzymania Centrum Przesiadkowego;
- 2) w części w formie sprzedaży Nieruchomości na cele Funkcji dodatkowych, tj. śródmiejskiej zabudowy wielofunkcyjnej – transakcja ta będzie polegać na rozliczeniu wartości Nieruchomości z kosztami poniesionymi przez Partnera Prywatnego na nakłady inwestycyjne budowy Centrum Przesiadkowego i Infrastruktury.

Partner Prywatny, po zrealizowaniu okresu inwestycyjnego, będzie przez okres operacyjny określony w umowie o PPP, zapewniał dostępność poprzez Utrzymanie Centrum Przesiadkowego.

Zakłada się, iż po zakończeniu umowy o PPP, Nieruchomość stanowiąca część Wkładu własnego Miasta, sprzedana Partnerowi Prywatnemu i rozliczona zgodnie z postanowieniami umowy o PPP pozostaje własnością Partnera Prywatnego.

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 Przedsięwzięcia 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 poszukiwania po stronie Miasta środków finansowych na przeprowadzenie inwestycji,

- Projekt będzie realizowany w ramach dwóch kolejno następujących po sobie etapach: etapie inwestycyjnym (obejmującym zaprojektowanie i budowę) oraz etapie utrzymania.

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:

- zaprojektowania Przedsięwzięcia w zakresie Centrum Przesiadkowego, Infrastruktury oraz Funkcji dodatkowych
- sfinansowania nakładów inwestycyjnych koniecznych do przeprowadzenia prac projektowych oraz robót budowlanych w zakresie Centrum Przesiadkowego oraz Infrastruktury,
- przeprowadzenia robót budowlanych na podstawie sporządzonej dokumentacji projektowej,
- uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektów wybudowanych w ramach Przedsięwzięcia.

2) Etap Utrzymania

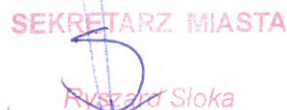
Zakłada się, że w ramach powyższego etapu Partner Prywatny będzie odpowiedzialny za świadczenie usługi Utrzymania, tj. zapewnienia dostępności Centrum Przesiadkowego, zapewniając jego dostępność na zasadach określonych w umowie o PPP.

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.

KIEROWNIK BIURA

Małgorzata Bil-Modrzycka

SEKRETARZ MIASTA

Ryszard Słoka

GŁÓWNY SPECJALISTA

Krzysztof Gajewski

GŁÓWNY SPECJALISTA

Joanna Koziełło

