

INWESTYCJE

Zarządzanie drogami w partnerstwie publiczno-prywatnym

Władze Dolnego Śląska powierzą prywatnemu partnerowi zarząd odcinkiem dróg wojewódzkich, przenosząc na niego obowiązek ich wyremontowania i utrzymania. Zainteresowanych kontraktem jest kilkanaście firm.

23 sierpnia 2011 r. zakończył się nabór ofert firm zainteresowanych współpracą w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (dalej: PPP) z władzami województwa dolnośląskiego przy remoncie i utrzymaniu dróg. W przetargu wpłynęło aż 13 zgłoszeń, z czego 8 od firm z Wrocławia i okolic. Wśród oferentów znalazły się zarówno przedsiębiorstwa niewielkie, jak i wielonarodowe koncerny.

To jeden z pierwszych projektów w Polsce wykorzystujących model PPP przy inwestycjach drogowych. Zainteresowanie, jakie wzbudził wśród przedsiębiorców, mimo że dotyczy jedynie ok. 12 km odcinka z Wrocławia do ronda w Obornikach Śląskich i ma jedynie **charakter pilotażu**, dowodzi, że formuła PPP może mieć przyszłość w zarządzaniu siecią drogową.

Zakres projektu PPP

Dolnośląski projekt przewiduje przebudowę oraz bieżące utrzymanie wybranego odcinka drogi.



O PPP piszemy w **Poradniku Samorządowca nr 9 z 2011 r. pt. „Partnerstwo publiczno-prywatne w samorządzie”**.

Patrz strona **www.psamorządowca.infor.pl**

>> Archiwum >> Rok 2011 >> nr 9.

Na utrzymanie drogi mają złożyć się naprawy, konserwacja i roboty porządkowe oraz inne działania techniczne zapewniające bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego. Firma, która zostanie partnerem regionu, będzie miała także obowiązek m.in.:

- utrzymywać czystość jezdni,
- wykaszac co najmniej dwa razy w roku trawę i chwasty na poboczach, skarpach, rowach i trawnikach wokół jezdni,

- czyścić urządzenia odwadniające,
- utrzymywać w odpowiednim stanie pobocza drogi, zieleń przydrożną oraz poziome i pionowe znaki drogowe,
- naprawiać bariery oddzielające drogę,
- naprawiać nawierzchnię i chodniki,
- ustawiać zasłony przeciwsłoneczne,
- odśnieżać.

Natomiast przebudowa drogi ma rozpocząć się od przeprowadzenia badań i analiz pozwalających określić jej stan. Na podstawie zebranych danych ma zostać przygotowany projekt techniczny robót i wykonana przebudowa. Docelowo droga ma być dostosowana do kategorii ruchu nie mniejszej niż KR-4.

Wszystkie działania związane z przebudową i utrzymaniem drogi będzie finansował partner prywatny.

System płatności

Umowa z wybranym partnerem ma być podpisana jeszcze w 2011 roku. Kontrakt ma trwać 12 lat, przy czym przebudowa drogi ma się zakończyć już w 2012 roku. Zapłatą za realizację inwestycji i utrzymanie infrastruktury mają być równe, kwartalne płatności, w przypadku:

- 1) przebudowy – trwające 11 lat, pierwsza płatność dopiero po zakończeniu inwestycji.
- 2) utrzymania – trwające 12 lat, ostatnia rata będzie płatna najpóźniej miesiąc po wygaśnięciu umowy. Partner prywatny nie otrzyma żadnej zaliczki.

Taki system płatności ma pozwolić wykonawcy robót budowlanych na pokrycie poniesionych kosztów własnych oraz innych zaciągniętych zobowiązań, niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia.

Przedsiębiorcy biorący udział w przetargu musieli wnieść wadium w wysokości 140 tys. zł. Warunkiem uczestnictwa było także doświadczenie w budowie

CIĄG DALSZY NA STR. 52 ➔

→ CIĄG DALSZY ZE STR. 50

KOMENTARZ

Dolnośląskie doświadczenia posłużą innym samorządom

– Projekt województwa dolnośląskiego z wielu względów należy ocenić pozytywnie. Po pierwsze, jest to rozwiązanie pionierskie w skali kraju. Po drugie, model PPP w przypadku budowy i utrzymania infrastruktury drogowej sprawdza się w Europie Zachodniej, więc nie widzę powodów, aby PPP w tym obszarze nie mogło zadziałać i u nas. Nie ulega też wątpliwości, że formuła remontu, finansowania i utrzymania dróg zapewni szeroki dostęp do udziału

w przetargu przedsiębiorcom (także lokalnym).

Śladem Dolnego Śląska zamierzają pójść nie tylko kolejne województwa, ale też powiaty i gminy. Z tego powodu przedsięwzięcie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei (DSDiK) przez wiele samorządów traktowane będzie w sposób modelowy i stanie się ważnym punktem odniesienia.

Jednak mając na uwadze, że w zarządzie DSDiK znajduje się ponad 2300 km dróg wojewódzkich, można zastanawiać się, dlaczego zdecydowano o powierzeniu partnerowi prywatnego jedynie 12-kilometrowego odcinka drogi nr 342. Nawet jak na pilotaż skala ta wydaje się zbyt mała. Pewną wątpliwość budzi też tryb postępowania – **przetarg ograniczony z pewnością nie sprzyja propozycji różnorodnych rozwiązań w tym zakresie, jakie mogłyby zostać przedstawione w trakcie negocjacji**, typowych dla PPP. Warto też zauważyć, że projekt województwa dolnośląskiego nie jest pierwszym takim pomysłem w kraju. Już półtora roku temu umowę z prywatnym partnerem dotyczącą przebudowy i finansowania drogi gminnej wraz z oświetleniem zawarła Ustka.

W przypadku budowy, remontów i utrzymania dróg w formule PPP szanse na realizację mają też tzw. projekty hybrydowe, zasilające przedsięwzięcie PPP środkami europejskimi. W skali kraju realizowanych jest obecnie tysiące projektów z zakresu infrastruktury drogowej. W ramach części z nich można by stworzyć kompleksowe programy publiczno-prywatne, uwzględniające poprawę infrastruktury drogowej z wykorzystaniem funduszy UE i kapitału prywatnego.

**RAFAŁ CIEŚLAK**

ekspert ds. PPP,
autor poradnika
„Partnerstwo
publiczno-prywatne
w samorządzie”

Notowała Wiol

i przebudowie dróg (przynajmniej 3 podobne inwestycje w okresie ostatnich 5 lat). Wymagana była także zdolność finansowa do realizacji inwestycji. **Przedsiębiorca musiał wykazać, że posiada środki albo zdolność kredytową na co najmniej 4 mln zł.**

Wybór wykonawcy

Szukając partnera do projektu PPP, władze województwa dolnośląskiego zdecydowały się na **przetarg ograniczony**. Polega on na tym, że zainteresowane firmy, w odpowiedzi na zaproszenie do składania ofert, najpierw wnioskuje o dopuszczenie do udziału w przetargu, a ostateczne oferty przedstawiają dopiero wtedy, gdy zostaną do tego zaproszeni. **Decydować będzie najniższa cena**. Wnioski o dopuszczenie do składania ofert oceni Dolnośląska Służba Dróg i Kolei. Zaproszenia do wybranych firm mają trafić jeszcze we wrześniu br. Wybrane przedsiębiorstwa będą miały 2 tygodnie na złożenie ostatecznych ofert.

Sukces projektu będzie wstępem do zaangażowania się Dolnego Śląska w inne, podobne przedsięwzięcia, ale na większą skalę. W pierwszym etapie PPP ma objąć ok. 200 km dróg.

Najniższa cena może decydować o wyborze partnera prywatnego jedynie w przypadku prostych projektów PPP.

Województwo dolnośląskie zarządza ponad 2300 km siecią drogową. Znaczna jej część powinna zostać przebudowana. Generalnego remontu wymaga ok. 600 km tras, a kolejne 1400 km mniejszych napraw i konserwacji. Utrzymaniem tych tras, na podstawie porozumienia zajmą się powiaty i gminy, DSDiK albo firmy zewnętrzne na podstawie zlecenia. Rocznie utrzymanie jednego kilometra drogi kosztuje budżet województwa ok. 16 tys. zł. Koszt remontu to ok. 28 tys. zł za kilometr. Na przebudowę wszystkich wymagających tego tras regionu nie stać.

Partnerstwo publiczno-prywatne może być więc sposobem na niezagrażającą budżetowi, gruntowną modernizację sieci drogowej.

Wioletta Kępka

O inwestycjach w formule partnerstwa publiczno-prywatnego przeczytasz też w portalu internetowym.

Sektor publiczny INI CIPIP

Więcej przeczytasz w dziale „Hity GSIA” na stronie www.samorzad.infor.pl

GSIA Organizacja Finansie publiczne
Strona główna O tytule Archiwum GSIA Temat dnia