



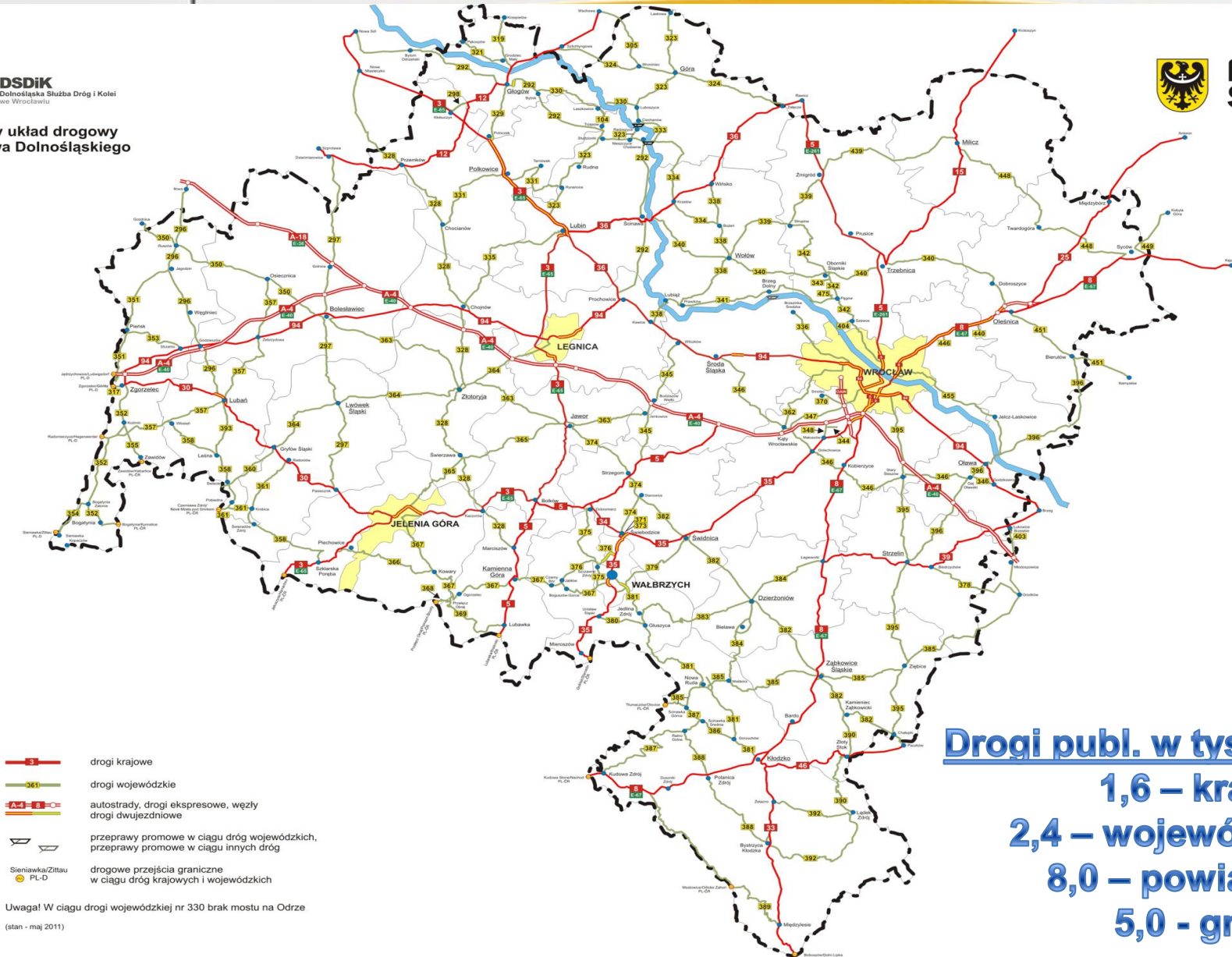
**DOLNY
ŚLĄSK**

**program przebudowy dolnośląskich dróg
wojewódzkich w formule
partnerstwa publiczno-prywatnego**

Roman Głowaczewski
Dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei



Podstawowy układ drogowy
Województwa Dolnośląskiego



Drogi publ. w tys. km:
1,6 – krajowe
2,4 – wojewódzkie
8,0 – powiatowe
5,0 - gminne

Uwaga! W ciągu drogi wojewódzkiej nr 330 brak mostu na Odrze
(stan - maj 2011)

przyczyny złego stanu dróg w województwie dolnośląskim:

- powstanie sieci drogowej przed 1945 r.
- niskie parametry nośności, nienormatywna geometria drogi (łuki, profile, szerokości)
- niedoinwestowanie, niskie nakłady na utrzymanie
- nadmierne obciążenie ruchem
(90% surowców skalnych wykorzystywanych do budowy dróg w Polsce pochodzi z województwa dolnośląskiego; DZIENNIE daje to około 100 tys. ton, tj. 80 składów kolejowych lub 3800 samochodów (27 ton ładunku każdy) które są przemieszczane w inne regiony Polski)



inwestycje drogowe

programy inwestycyjne województwa dolnośląskiego:

- obwodnice (12): Wrocławia (wschodnia z mostem przez Odrę), Nowej Rudy, Świdnicy, Dobroszyc, Bolesławca, Dzierżoniowa, Złotoryi, Szczawna Zdroju; Strzegomia, Mysłakowic – Kostrzycy; Obornik Śl.
- mosty na Odrze (3) wraz z drogami dojazdowymi: we Wrocławiu (Wschodnia Obwodnica), Brzegu Dolnym i Ciechanowie koło Głogowa,
- **inwestycje w korytarzach dróg wojewódzkich (72)**
- **program poprawy bezpieczeństwa** na drogach (26 zadań realizowanych we współpracy z Gminami)

łącznie 87 (+26) zadań inwestycyjnych, w tym:

- 39 zadań w realizacji - z czego 11 współfinansowanych z RPO i EWT
- 48 zadań w przygotowaniu - z czego 3 współfinansowane z RPO



**DOLNY
ŚLĄSK**



**INWESTYCJE WYMAGAJĄ ZAANGAŻOWANIA ŚRODKÓW
NA ZAPEWNIENIE WKŁADU WŁASNEGO
- budowa wschodniej obwodnicy Wrocławia**



budowa wschodniej obwodnicy Wrocławia



**wizualizacja skrzyżowania Wschodniej Obwodnicy Wrocławia
z DK nr 94 inwestycja w trakcie realizacji**



**DOLNY
ŚLĄSK**



**wizualizacja mostu na rzece Odrze w Ciechanowie
inwestycja w trakcie realizacji**



**DOLNY
ŚLĄSK**

budowa połączenia pomiędzy miastami Hradek nad Nisou i Zittau

budowa obwodnicy Nowej Rudy

**WYDATKI NA WKŁAD WŁASNY DO INWESTYCJI „WYSYSAJĄ”
Z BUDŻETU ZARZĄDU DRÓG ŚRODKI NA BIEŻĄCE
UTRZYMANIE I REMONTY**

drogi są w złym
stanie, bo od 65 lat
za mało wydajemy
na remonty

nie możemy
oszczędzać na
bieżącym
utrzymaniu, bo drogi
się rozlecą

**błędne
koło**

nie możemy więcej
wydać na remonty,
bo zabraknie
środków na bieżące
utrzymanie

ponieważ drogi są w
złym stanie, musimy
dużo wydawać na
bieżące utrzymanie

DIAGNOZA

- Około 80% dróg wojewódzkich wymaga interwencji w różnym zakresie: konserwacje, remonty, przebudowy
- Obowiązujące przepisy dotyczące finansów publicznych limitują wydatki bieżące do wysokości dochodów bieżących; nie pozwalają one na proste zwiększenie wydatków na utrzymanie i remonty dróg, - co powoduje **konieczność zapewnienia alternatywnego sposobu finansowania**

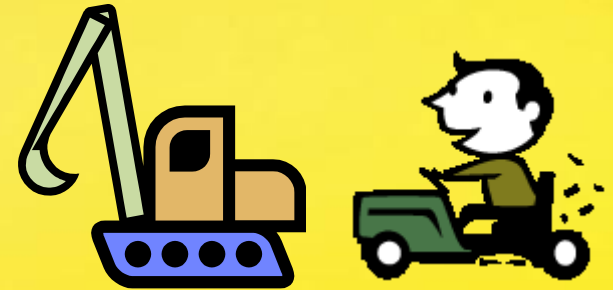


RECEPTA

- finansowanie przebudowy dróg ze środków prywatnych (poza budżetowych), bez pogłębiania długu publicznego
- powiązanie przebudowy odcinków dróg z wieloletnim utrzymaniem, letnim i zimowym

**P
P
P**

zaliczenie zobowiązań z umów ppp do długu publicznego



decyzja Eurostat nr 18/2004 z dnia 11 lutego 2004 r.

pozostałe ryzyka
wynagrodzenie

zasady
finansów
publicznych

ryzyko:
- budowy
- dostępności

opis przedmiotu zamówienia



spółób opisania robót budowlanych i utrzymaniowych

przez odesłanie do standardów :

- norm prawnych rangi ustawowej
- norm technicznych branżowych
- norm zakładowych zamawiającego

Przez określenie wymagań:

- odnośnie do zakresu przebudowy
- odnośnie do standardów utrzymania (dostępności)

**zasady
zamówień
publicznych**

opis przedmiotu zamówienia



tryby negocjacyjne, czy podstawowe

Dialog konkurencyjny:

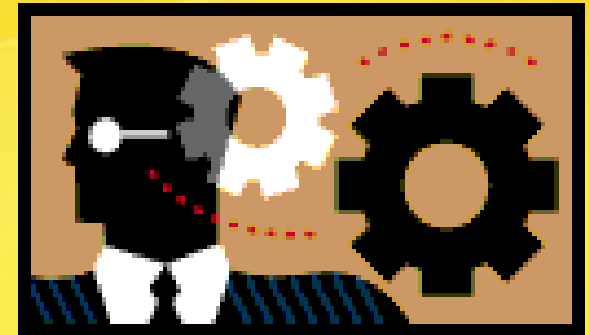
- rekomendowany przez KE
- nieodpowiedni dla „programu przebudowy dróg” (przedmiot zamówienia łatwy do opisanie)

Przetarg (nie)ograniczony:

- krótszy czas postępowania
- transparentność
- niższe ceny

zasady
zamówień
publicznych

forma prawna partnera publicznego



jednostka budżetowa, czy spółka celowa

jednostka budżetowa:

- zarząd drogi z mocy prawa
- zaciąganie zobowiązań w imieniu publicznego zarządcy drogi
- oceniana na podstawie ratingu zarządcy drogi

spółka celowa:

- zaciąganie zobowiązań we własnym imieniu

ustawa
o drogach
publicznych

korzyści z PPP

po stronie zarządcy i zarządu drogi:

- znaczne skrócenie i uproszczenie przygotowania zadania (zgłoszenie)
- sanacja stanu dróg wojewódzkich w ciągu 4 – 5 lat
- wydłużenie faktycznej rękojmi z tytułu przebudowy drogi na czas trwania umowy PPP (kilkanaście lat ... do końca WPF)
- podniesienie standardu utrzymania dróg wojewódzkich

po stronie partnera prywatnego:

- stabilizacja działalności biznesowej
- stabilizacja zatrudnienia
- dosprzętowanie; postęp techniczny i technologiczny

po stronie rynku i finansów publicznych:

- rozwój i stabilizacja rynku drogowego
- wzrost przychodów podatkowych
- obniżenie długu publicznego
- redukcja administracji i wzrost specjalizacji w sektorze drogowym (po stronie publicznej i prywatnej)



	Nazwa i adres Wykonawcy biorącego udział w postępowaniu przetargowym	Cena oferty za przebudowę (brutto)	Cena oferty za bieżące utrzymanie (brutto)	Łączna wartość oferty (brutto)
1	Bickhardt Bau Polska Sp. z o.o. ul. Betonowa 1 51 – 504 Wrocław	95 940 000,00	19 187 992,74	115 127 992,74
2	Lider Konsorcjum: GRAWIL Sp. z o.o. ul. Komunalna 7, 97-800 Włocławek	65 647 560,00	13 087 200,00	78 734 760,00
3	Lider Konsorcjum: POL – DRÓG Dolny Śląsk S.A Cieśle 44 56-400 Oleśnica	39 954 520,50	6 994 173,31	46 948 693,81
4	Lider Konsorcjum: Berger Bau Polska Sp. z o.o. ul. Szczecińska 11, 54-517 Wrocław	52 522 048,24	10 453 766,38	62 975 814,63
5	Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych S.A. ul. 24 Kwietnia 4, 47 -200 Kędzierzyn Koźle	72 201 000,00	12 989 036,46	85 190 036,46
6	Strabag-Projekt Sp. z o.o. ul. Parzniewska 10 , 05-800 Pruszków	52 361 100,00	10 387 104,00	62 748 204,00



dziękuję za uwagę

Roman Głowaczewski