

**OPIS POTRZEB I WYMAGAŃ PODMIOTU PUBLICZNEGO
w postępowaniu przetargowym w sprawie wyboru partnera prywatnego dla realizacji
przedsięwzięcia pn.**

***„Przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich w Województwie Dolnośląskim
realizowane w formule PPP”***

Podmiot Publiczny:

Województwo Dolnośląskie reprezentowane przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu
ul. Krakowska 28
50-425 Wrocław

Postępowanie prowadzone jest na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo
zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.),
w związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno prywatnym
(Dz.U. z 2009 r., Nr 19, poz. 100, ze zmianami)
w trybie DIALOGU KONKURENCYJNEGO

Wrocław, 31.03.2015 r.

I. WPROWADZENIE

Tryb postępowania przetargowego

Postępowanie jest prowadzone w trybie dialogu konkurencyjnego, a jego celem jest wybranie wykonawcy (zwanego dalej „**Partnerem Prywatnym**”), który zawrze z Województwem Dolnośląskim reprezentowanym przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu (zwanym dalej „**Podmiotem Publicznym**”) umowę na przebudowę i utrzymanie dróg wojewódzkich w Województwie Dolnośląskim (zwane dalej „**Umową o PPP**”).

Partnerzy Prywatni, którzy złożą wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i będą spełniali określone przez Podmiot Publiczny w ogłoszeniu warunki, w liczbie nieprzekraczającej 5, zostaną zaproszeni do dialogu.

Prowadzony dialog będzie miał charakter poufny i będzie mógł dotyczyć wszelkich aspektów zamówienia. Żadna ze stron nie będzie mogła bez zgody drugiej strony ujawniać informacji technicznych i handlowych związanych z dialogiem.

Podmiot Publiczny prowadzić będzie dialog do momentu, gdy będzie w stanie określić, w wyniku porównania rozwiązań proponowanych przez Partnerów Prywatnych, jeżeli jest to konieczne, rozwiązanie lub rozwiązania najbardziej spełniające jego potrzeby. O zakończeniu dialogu Podmiot Publiczny niezwłocznie informuje uczestniczących w nim Partnerów Prywatnych.

Podmiot Publiczny będzie mógł przed zaproszeniem do składania ofert dokonać zmiany wymagań będących przedmiotem dialogu.

W ostatnim etapie zostanie dokonana ocena złożonych ofert i rozstrzygnięcie postępowania. Podmiot Publiczny będzie oczekiwał złożenia ofert uwzględniających pewność pozyskania środków na sfinansowanie projektu.

Podmiot Publiczny, zgodnie z art. 60 c) ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, poniżej przedstawia opis potrzeb i wymagań Podmiotu Publicznego, dotyczący realizacji Zamówienia pod nazwą „*Przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich w Województwie Dolnośląskim realizowane w formule PPP*”, umożliwiające przygotowanie się Partnerów Prywatnych do udziału w postępowaniu.

Podmiot Publiczny zaznacza, że informacje zawarte w niniejszym dokumencie mają charakter wstępny, przedstawiając bieżące założenia Zamawiającego. Mogą ulegać zmianom i doprecyzowaniu w toku dialogu konkurencyjnego oraz po jego zakończeniu.

II. INFORMACJE O WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM

Na Dolnym Śląsku i w jego bezpośrednim otoczeniu istnieje znaczne zagęszczenie ważnych perspektywnie dla Polski i Europy szlaków transportowych, które tworzą szanse dla rozwoju gospodarczego regionu i sprzyjają umacnianiu jego strategicznej pozycji. Gęsta sieć dróg i linii kolejowych zapewnia powiązania z regionami ościennymi, zarówno polskimi, jak i europejskimi, w dwóch głównych osiach: północ-południe i zachód-wschód. Znaczną poprawę dostępności regionu zapewniło uruchomienie nowego terminalu Portu Lotniczego Wrocław, pełniącego kluczową rolę w obsłudze komunikacji lotniczej Dolnego Śląska. Położenie Dolnego Śląska to nadal wielki potencjał do wykorzystania.

Sytuacja gospodarcza Dolnego Śląska na tle Polski jest dobra. Wartość wytworzonego produktu krajowego brutto (PKB) w przeliczeniu na jednego mieszkańca jest wyższa niż średnia dla kraju (drugie miejsce po województwie mazowieckim) i nadal wzrasta. Porównanie Dolnego Śląska pod względem wartości wskaźnika PKB per capita (66% średniej UE/27) w stosunku do innych regionów

europiejskich wskazuje jednak na jego odległą pozycję (232 miejsce z 275 regionów NUTS2 w Europie).

Ważnym atutem regionu jest historycznie ukształtowana sieć osadnicza o charakterze policentrycznym. Dolny Śląsk charakteryzuje się dużą liczbą miast, wysokim wskaźnikiem urbanizacji oraz proporcjonalnym udziałem ludności w małych, średnich i dużych jednostkach osadniczych. Wśród 91 miast wiodącą rolę pełni Wrocław, a główne ośrodki o znaczeniu regionalnym to: Jelenia Góra, Legnica i Wałbrzych. Sieć uzupełniają ośrodki subregionalne i powiatowe, takie jak: Lubin, Głogów, Świdnica, Kłodzko, Bolesławiec czy Polkowice oraz szereg mniejszych jednostek miejskich oraz wiejskich regionu.

Stolica województwa – Wrocław – jest miastem rozpoznawalnym w Europie. Pod względem rozwoju społeczno-gospodarczego plasuje się w ścisłej polskiej czołówce, będąc nie tylko miastem chętnie wybieranym do życia, ale także atrakcyjną lokalizacją dla inwestycji zagranicznych, które dynamicznie napływają do Aglomeracji Wrocławskiej i jej otoczenia.

Województwo Dolnośląskie wyróżnia się wysokim poziomem produktywności społeczeństwa (wartość wskaźnika obciążenia demograficznego znacząco korzystniejsza niż średnia dla Polski), a także posiada ponadprzeciętny potencjał w zakresie edukacji na poziomie studiów doktoranckich (trzecie miejsce w kraju w 2011 r. pod względem liczby studentów/10 tys. mieszkańców).

Szczegółowe informacje o Województwie Dolnośląskim można uzyskać pod adresem internetowym: www.umwd.dolnyslask.pl.

III. INFORMACJE O DOLNOŚLĄSKIEJ SŁUŻBIE DRÓG I KOLEI ("DSDiK")

DSDiK wykonuje z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego zadania zarządcy dróg wojewódzkich w zakresie:

- 1) planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą techniczną związaną z drogami;
- 2) planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony obiektów inżynierskich na drogach określonych w pkt 1;
- 3) inżynierii ruchu drogowego.

Do zadań DSDiK należy w szczególności:

- 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej i infrastruktury kolejowej;
- 2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, a także infrastruktury kolejowej;
- 3) pełnienie funkcji inwestora;
- 4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- 5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- 6) przygotowanie infrastruktury drogowej i kolejowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- 7) koordynacja robót w pasie drogowym;
- 8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;

- 9) prowadzenie ewidencji infrastruktury kolejowej, dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- 10) sporządzanie informacji o drogach wojewódzkich oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
- 11) sporządzanie informacji o infrastrukturze kolejowej oraz przekazywanie ich Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego;
- 12) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu infrastruktury kolejowej, dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i transportu kolejowego;
- 13) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- 14) przeciwdziałanie niszczeniu dróg i linii kolejowych przez ich użytkowników;
- 15) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg oraz budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 16) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 17) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- 18) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- 19) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i infrastrukturę kolejową oraz gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- 20) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 18 na potrzeby zarządzania drogami i infrastrukturą kolejową oraz gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa;
- 21) określanie szczegółowych warunków budowy, przebudowy i remontu dróg spowodowanych inwestycją niedrogową lub remontem infrastruktury niedrogowej.

Szczegółowe informacje o DSDiK można uzyskać pod adresem internetowym: www.dsdik.wroc.pl.

IV. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiotem projektu pn. „Przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich w Województwie Dolnośląskim realizowane w formule PPP” ("**Projekt**"), ma być przebudowa i utrzymanie wybranej części dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu stanowiącej wyspecjalizowaną samorządową jednostkę budżetową utworzoną przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego w celu zapewnienia określonego w Umowie o PPP poziomu dostępności.

Przedmiotem przedsięwzięcia będzie utrzymanie sieci wytypowanych dróg wojewódzkich w zakresie nie mniejszym niż 90 km i nie większym niż 315 km wraz z robotami budowlanymi, w tym przebudowami na odcinkach, gdzie będzie to niezbędne do utrzymania określonego standardu, jakości dróg zawartego w umowie o PPP, a następnie zarządzanie powierzonymi Partnerowi Prywatnemu drogami w zakresie zgodnym z ustawą o Drogach Publicznych i dookreślonym w wyniku dialogu konkurencyjnego. Partner Prywatny zobligowany będzie do utrzymania określonych odcinków dróg przed rozpoczęciem przebudowy na tych odcinkach.

Postępowanie prowadzone jest na podstawie art.4 ust.2 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 roku o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. z 2009 r. Nr 19, poz 100 z późn. zm) - Ustawa o PPP" i zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (tekst

jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm – Ustawa Pzp). Standardy utrzymania oraz zakres przedsięwzięcia będą przedmiotem dialogu konkurencyjnego.

Korzystanie z odcinków dróg objętych zamówieniem przez użytkowników będzie nieodpłatne. Wynagrodzenie partnera prywatnego przyjmie formę opłaty za dostępność – na zasadach i warunkach określonych w umowie o partnerstwie publiczno-prywatnym. Zakładany okres trwania umowy to okres od 18 do 22 lat.

Partner Prywatny w ramach pełnienia wybranych funkcji zarządcy drogi publicznej będzie wykonywał roboty interwencyjne, utrzymaniowe i zabezpieczające oraz będzie pełnił zadania związane z utrzymaniem nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, według standardów określonych w przepisach prawa i Umowie o PPP oraz realizował inne czynności szczegółowo określone w Umowie o PPP.

W odniesieniu do odcinków podlegających przebudowie, Partner Prywatny będzie otrzymywał wynagrodzenie w formie opłaty za dostępność, pod warunkiem zrealizowania robót budowlanych, oddania do użytkowania, a następnie utrzymywania dostępności tych odcinków dla użytkowników, zgodnie z warunkami określonymi w Umowie o PPP. Drogi wojewódzkie objęte Projektem stanowią będą własność Podmiotu Publicznego i będą pozostawać w okresie obowiązywania Umowy o PPP w posiadaniu Partnera Prywatnego. Po zakończeniu Umowy o PPP posiadanie dróg zostanie przekazane przez Partnera Prywatnego Podmiotowi Publicznemu.

Partner Prywatny, na własny koszt i ryzyko, będzie odpowiedzialny za przygotowanie dokumentacji technicznej wymaganej do podjęcia przebudów, uzyskanie (w imieniu Podmiotu Publicznego) pozwolenia na realizację wymaganych robót budowlanych (decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w rozumieniu ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) i pozyskanie uzgodnień wymaganych odrębnymi przepisami, a także za zapewnienie realizacji robót budowlanych w wymaganym zakresie.

Na obecnym etapie prac rozważa się współfinansowanie przedsięwzięcia z funduszy unijnych.

Realizacja Umowy o PPP będzie odbywać się w szczególności w oparciu o przepisy:

- ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym;
- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych;
- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych;
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane;
- ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych;
- ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny;
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r. Nr 596 z późn. zm.).

Opis i lokalizacja Dróg PPP

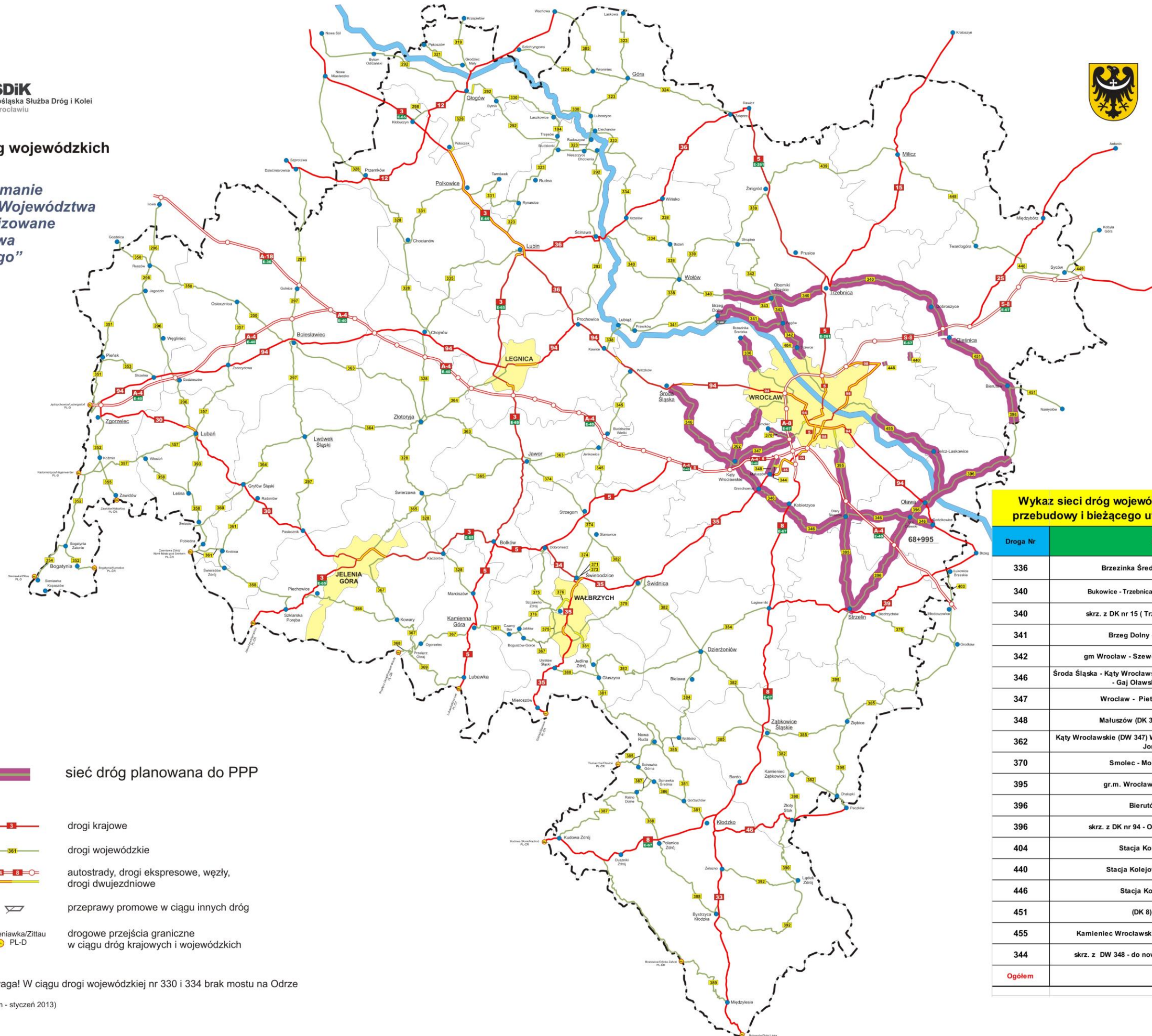
Do Projektu Partner Publiczny zakwalifikował wstępnie do przebudowy i utrzymania sieć dróg wojewódzkich ("**Drogi PPP**") o łącznej długości stanowiącej do 315 km, które obrazuje poniższa mapka graficzna. Dobór Dróg PPP jest podyktowany funkcjonalnością sieci, która tworzy układ trasy obwodnicowej Wrocławia, a jednocześnie zapewni bezpieczny dostęp do autostrady A4, drogi ekspresowej S8, dróg krajowych DK5, DK8, DK15, DK35, DK94 z ominięciem zurbanizowanego obszaru miasta Wrocławia.

W zakresie Projektu znajdują się odcinki dróg wojewódzkich tworzących układ promienisty łączący trasę obwodnicową z obszarem Wrocławia. Odcinek drogi 396 nie został objęty Projektem, ponieważ jest on zlokalizowany na terenie województwa opolskiego i znajduje się w zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu. Ponadto Podmiot Publiczny oczekuje, iż w początkowym okresie Umowy o PPP (do maksymalnie 5 lat) zgodnie z wypracowanym na podstawie dialogu konkurencyjnego harmonogramem, zostanie wytypowana określona długość dróg niezbędnych do przebudowy w formule PPP.

Listę dróg planowanych do przebudowy i utrzymania wraz z mapką graficzną zaprezentowano poniżej:


Planowana sieć dróg wojewódzkich dla projektu pn.

“Przebudowa i utrzymanie dróg wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego realizowane w formule partnerstwa publiczno-prywatnego”



Wykaz sieci dróg wojewódzkich planowanych do przebudowy i bieżącego utrzymania w formule ppp

Droga Nr	Przebieg drogi
336	Brzezinka Średzka-Pisarzowice-Marszowice
340	Bukowice - Trzebnica (skrz. z DK nr 5 zjazd na obwodnicę)
340	skrz. z DK nr 15 (Trzebnica) - Oleśnica skrz. z DK nr 8
341	Brzeg Dolny - Pegów - skrz. z DW nr 342
342	gm Wrocław - Szewce - Oborniki Śl. - skrz. z DW nr 340
346	Środa Śląska - Kąty Wrocławskie (DW 347) - Gniechowice - Stary Śleszów - Gaj Oławski (skrz. 396) - Godzikowice
347	Wrocław - Pietrzykowice - Kąty Wrocławskie
348	Maluszów (DK 35) - A4 - (węzeł Pietrzykowice)
362	Kąty Wrocławskie (DW 347) - Wszemitowice-Stoszyce - Romnów - Skalka-Jornaltów -Wrocław
370	Smolec - Mokronos Dolny (skrz. DW 347)
395	gr.m. Wrocław - Strzelin - skrz. z DW nr 396
396	Bierutów do skrz. z DK nr 94
396	skrz. z DK nr 94 - Oława - Strzelin - skrz. z DW nr 395
404	Stacja Kolejowa Szewce - DW 342
440	Stacja Kolejowa Borowa Oleśnica - DK 8
446	Stacja Kolejowa Długoleka - DK 8
451	(DK 8) Oleśnica - Bierutów
455	Kamieniec Wrocławski - Jelcz Laskowice - Oława (DW 396)
344	skrz. z DW 348 - do nowego ronda w budowie (skrz. Z DK 35)
Ogółem	315 km

-  sieć dróg planowana do PPP
-  drogi krajowe
-  drogi wojewódzkie
-  autostrady, drogi ekspresowe, węzły, drogi dwujezdniowe
-  przeprawy promowe w ciągu innych dróg
-  drogowe przejścia graniczne w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich

Uwaga! W ciągu drogi wojewódzkiej nr 330 i 334 brak mostu na Odrze
(stan - styczeń 2013)

Cele Partnera Publicznego

Planowana przebudowa i utrzymanie wytypowanych do Projektu odcinków dróg wojewódzkich ma doprowadzić do zwiększenia płynności ruchu i poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz ulepszenia powiązań z drogami krajowymi i drogami powiatowymi i gminnymi, zwiększając dostępność krajowych i lokalnych ośrodków gospodarczych.

W wyniku realizacji Projektu nastąpi podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa Dolnośląskiego.

Celami szczegółowymi Projektu są:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich;
- zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy regionu;
- rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali województwa poprzez poprawę połączeń dróg wojewódzkich z drogami krajowymi, powiatowymi i gminnymi, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu;
- odbudowa i przywracanie funkcji komunikacyjnej dróg zniszczonych lub uszkodzonych;
- modernizacja połączeń drogowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju województwa;
- poprawa dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjającej podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy;
- rozwój lokalnych połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwowej.

Strategicznym celem inwestycji transportowych na Dolnym Śląsku winna być integracja przestrzeni regionu z przestrzenią reszty kraju oraz przestrzenią krajów sąsiednich, a także integracja wewnętrzna regionu. Ponadto istotą inwestycji winno być podniesienie efektywności sieci transportowej w celu wzmocnienia gospodarki regionu.

Zarząd Drogami PPP

Zadania, które zgodnie z przepisem art. 19 ust. 7 Ustawy o Drogach Publicznych będzie wykonywać Podmiot Prywatny, obejmą:

- pełnienie funkcji inwestora zastępczego;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20f pkt 2 ustawy o drogach publicznych (tj. pod wiaty przystankowe);
- realizacja robót w zakresie inżynierii ruchu;
- koordynacja robót w pasie drogowym;
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;

- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów.

Ostateczny ich zakres zostanie wypracowany podczas rund dialogu konkurencyjnego.

Oczekiwany Standard Utrzymania Dróg

Obowiązki Partnera Prywatnego obejmować będą zadania odnoszące się do objętej Projektem sieci Dróg PPP i w założeniu nie będą wymagały dodatkowej ingerencji Podmiotu Publicznego w możliwym zakresie, a Partner Prywatny będzie samodzielnie odpowiedzialny za stan użytkowy drogi.

W okresach między remontami lub przebudowami, w toku normalnej eksploatacji, Partner Prywatny podejmie działania techniczne i organizacyjne niezbędne dla utrzymania nieprzerwanego ruchu drogowego na ustalonych ciągach drogowych. Utrzymanie właściwego stanu drogi zapewniającego sprawny, szybki i bezpieczny transport ludzi i towarów będzie wymagał bieżącej kontroli oraz podejmowania ciągłych działań technicznych, w tym także w zakresie odśnieżania i zwalczania śliskości zimowej. Specyfika klimatyczna Polski wpływa na wyodrębnienie dwóch grup zabiegów w zakresie techniki i technologii oraz organizacji prac utrzymania dróg – utrzymania w okresie letnim oraz w okresie zimowym.

Dla realizacji obu typów działania zarząd drogi i pozostali uczestnicy procesu utrzymania dróg (służby publiczne działające w związku z wydarzeniami na drogach), w tym Partner Prywatny, będą utrzymywali infrastrukturę organizacyjną zapewniającą efektywne Utrzymanie oraz zapewnienie wskaźników dostępności, które zostaną określone w Umowie o PPP.

Prace powinny być realizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności z:

- Ustawą o Drogach Publicznych,
- rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181),
- ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.),
- Ustawą Prawo Budowlane.

oraz szczegółowymi specyfikacjami technicznymi, które zostaną ostatecznie sformułowane podczas dialogu konkurencyjnego.

Zakresy letnich i zimowych standardów utrzymania Dróg PPP, wypracowane zostaną podczas dialogu konkurencyjnego.

V. MECHANIZM WYNAGRADZANIA

Podmiot Publiczny nie przewiduje wprowadzenia opłat za korzystanie z wybudowanej infrastruktury drogowej dla jej bezpośrednich użytkowników.

Płatności okresowe w formie opłaty za dostępność będą wypłacane przez Podmiot Publiczny Partnerowi Prywatnemu po rozpoczęciu utrzymania Dróg PPP, a w odniesieniu do Dróg PPP podlegających przebudowie, po oddaniu do użytkowania tych dróg i pod warunkiem ukończeniu

budowy zgodnie z warunkami określonymi w Umowie o PPP. Opłata za dostępność nie może zawierać żadnego elementu stałego - gwarantowanego przez Podmiot Publiczny, odpowiadającego swoją wartością np. obsłudze zadłużenia.

Podmiot Publiczny, oprócz opłaty za dostępność lub rozliczeń w przypadku rozwiązania umowy, nie przewiduje żadnych dodatkowych płatności na rzecz Partnera Prywatnego, w szczególności w okresie przebudowy.

Podmiot Publiczny będzie uprawniony do naliczania Partnerowi Prywatnemu kar i obniżek z tytułu niewykonywania lub nienależytego wykonywania przez Partnera Prywatnego obowiązków będących przedmiotem Umowy o PPP oraz, w przypadkach określonych w Umowie o PPP, np. niewykonywania lub istotnego nienależytego wykonywania Umowy o PPP, do jej wypowiedzenia z winy Partnera Prywatnego.

Jeżeli Partner Prywatny nie spełni określonych w Umowie o PPP wymagań jakościowych m.in. odnośnie utrzymania lub w innych przypadkach przewidzianych w Umowie o PPP, opłata za dostępność zostanie proporcjonalnie pomniejszona, zgodnie z ustaloną w Umowie o PPP formułą, uwzględniającą czas trwania i wagę zdarzenia lub rodzaj odstępstwa od standardów określonych w Umowie o PPP.

Żadna część opłaty za dostępność nie będzie wyłączona z możliwości potrąceń i redukcji w przypadku niewykonywania lub nienależytego wykonywania Umowy o PPP przez Partnera Prywatnego.

W przypadku niewykonywania lub nienależytego wykonywania obowiązków przez Partnera Prywatnego w danym okresie rozliczeniowym, opłata za dostępność za ten okres zostanie pomniejszona przez Podmiot Publiczny o wysokość naliczonych kar i obniżek z tytułu takiego nienależytego wywiązywania się z obowiązków przez Partnera Prywatnego za ten okres. System kar i obniżek będzie miał charakter automatyczny.

VI. HARMONOGRAM PRZEBUDÓW I UTRZYMANIA

Harmonogramu przebudów i utrzymania zostanie wypracowany podczas dialogu konkurencyjnego.

VII. UMOWA O PPP. PODZIAŁ RYZYK

Na podstawie Umowy o PPP Partner Prywatny i) zrealizuje przebudowę wskazanych odcinków Dróg PPP, ii) zapewni finansowanie określonych nakładów inwestycyjnych na Przebudowę Dróg PPP, iii) będzie świadczył usługi Utrzymania Dróg PPP oraz iv) Umowa o PPP będzie przewidywać określone standardy jakościowe i ilościowe dotyczących Dróg PPP (np. określone standardy techniczne Drogi) oraz usług Utrzymania (np. standardy utrzymania letniego).

Finansowanie w całości zobowiązany będzie zapewnić Partner Prywatny. W przypadku pozyskania środków z funduszy UE w trakcie Umowy o PPP wartość środków z RPO stanowiłaby mniejszą część łącznych kosztów inwestycyjnych. W momencie zawarcia Umowy o PPP pozyskanie środków z funduszy UE nie będzie jednak zapewnione i tym samym Partner Prywatny zobowiązany będzie do zapewnienia finansowania na całość nakładów inwestycyjnych.

Partner Publiczny nie dokonuje płatności z góry na poczet przyszłych usług utrzymania. Partner Publiczny nie będzie udzielał pożyczek, ani uiszczal jakichkolwiek zaliczek na poczet przebudowy lub utrzymania.

Celem Podmiotu Publicznego jest zapewnienie racjonalnej alokacji ryzyk związanych z realizacją przedmiotu Umowy o PPP, która jednocześnie spełni kryteria Eurostat (ESA 10) oraz art. 18a Ustawy o PPP odnośnie traktowania zobowiązań Podmiotu Publicznego, wynikających z Umowy o PPP, jako pozabilansowych.

Ryzyko projektowania i budowy

Założenia do programu funkcjonalno-użytkowego zostaną przekazane Partnerom Prywatnym wraz z zaproszeniem do dialogu konkurencyjnego. Na dalszym etapie postępowania Podmiot Publiczny prześle program funkcjonalno-użytkowy dla Dróg PPP opisujący przedmiot i przeznaczenie robót budowlanych oraz stawiane im wymagania techniczne, ekonomiczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne.

Wyłoniony w postępowaniu Partner Prywatny będzie zobowiązany do przejęcia ryzyk związanych z ryzykiem projektowania i budowy. Umowa będzie określała terminy oraz parametry techniczne realizacji przebudów Dróg PPP. W przypadku jakichkolwiek opóźnień skutkujących niedotrzymaniem terminu oddania Dróg PPP do użytkowania, płatności na rzecz Partnera Prywatnego również zostaną opóźnione, przy czym data końcowa umowy nie ulegnie przesunięciu (w efekcie skróceniu ulegnie okres eksploatacji oraz w związku z tym okres, w którym będzie wypłacana opłata za dostępność).

Częściowe płatności (np. na pokrycie zobowiązania do spłaty długu) w przypadku, braku dostępności Dróg PPP podlegających przebudowie, nie są przewidywane.

Partner Prywatny będzie ponosił ryzyko wzrostu kosztu przebudowy Dróg PPP. Wszelkie ewentualne dodatkowe prace i koszty z nimi związane, których poniesienie będzie niezbędne dla należytego wykonania Umowy o PPP, Partner Prywatny pokryje z własnych środków, bez roszczeń wobec Podmiotu Publicznego, z zastrzeżeniem niektórych zdarzeń, za wystąpienie których odpowiedzialność przejmie Podmiot Publiczny.

Ryzyko popytu

Z uwagi na założony mechanizm zapłaty na rzecz Partnera Prywatnego, oparty na modelu „opłaty za dostępność”, gdzie strumień przychodów pochodzi wyłącznie od Partnera Publicznego, należy przyjąć, że ryzyko Popytu w Projekcie będzie po stronie Partnera Publicznego.

Ryzyko dostępności (utrzymania i konserwacji)

Umowa o PPP będzie szczegółowo określać wskaźniki i standardy jakości utrzymania za które odpowiadać będzie Partner Prywatny (np. czasy reakcji na zagrożenia, standardy odśnieżania, czasy reakcji na usuwanie błota pośniegowego, jakość oznaczeń poziomych, pionowych itp.). Niedotrzymywanie ustalonych wskaźników dostępności skutkować będzie zastosowaniem adekwatnych sankcji np. w postaci punktów karnych, skutkujących po odpowiednim skumulowaniu obniżeniem opłaty za dostępność.

Poziom dostępności niższy niż zakładany w Umowie o PPP będzie skutkował obniżeniem opłaty za dostępność.

Zgodnie z założeniami Umowa o PPP przewidywać będzie punkty karne za nieprzestrzeganie określonych wskaźników. Osiągnięcie określonego pułapu punktów karnych skutkować będzie obniżeniem opłaty za dostępność.

Ryzyko zmian w prawie

W przypadku wystąpienia określonych przypadków zmiany prawa, postanowienia Umowy o PPP będą przewidywać mechanizm pozwalający na przywrócenie stronom sytuacji ekonomicznej, w jakiej by się znajdowały, gdyby takie zmiany nie nastąpiły.

Ryzyko kursowe i ryzyko inflacji

Oczekuje się, iż opłata za dostępność będzie wypłacana w PLN, w związku z tym ryzyko kursowe może być alokowane na Partnera Prywatnego. Ryzyko inflacji może być alokowane pomiędzy strony.

Szczegółowy Podział Ryzyk

Szczegółowy podział zadań i ryzyk zostanie wypracowany podczas dialogu konkurencyjnego.

VIII. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE PLANU FINANSOWANIA

Struktura finansowania

Struktura finansowania zostanie określona przez Partnera Prywatnego.

Gwarancje

Podmiot Publiczny nie zamierza udzielić gwarancji lub innych instrumentów mających taki sam efekt ekonomiczny jak gwarancja, za zobowiązania Partnera Prywatnego z tytułu zaciągniętych przez niego zobowiązań finansowych. Możliwe jest określenie w toku postępowania zmian w tym zakresie niemających wpływu na spełnienie kryteriów Eurostat (ESA 10) oraz art. 18a Ustawy PPP odnośnie traktowania zobowiązań Podmiotu Publicznego wynikających z Umowy o PPP jako pozabilansowych.

