



Platforma

Partnerstwa Publiczno-Prywatnego

www.ppp.gov.pl

ppp@mrr.gov.pl

Raport z doświadczeń w drogowym projekcie ppp w Dąbrowie Górniczej

Etap I – obejmuje prace projektowe w okresie od unieważnionego postępowania na wybór partnera prywatnego z 2010 r. do publikacji ogłoszenia dla nowego postępowania na wybór partnera prywatnego w styczniu 2012 r.

Warszawa, listopad 2012 r.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO
ROZWOJU
REGIONALNEGO

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



WARUNKI KORZYSTANIA Z PUBLIKACJI: Niniejsza publikacja została opracowana w celu wzbogacenia i pobudzenia dyskusji na temat partnerstwa publiczno – prywatnego, w także w celu propagowania dobrych praktyk w tej dziedzinie. Jest ona wynikiem prac Platformy Partnerstwa Publiczno – Prywatnego powołanej z inicjatywy Ministra Rozwoju Regionalnego.

Obserwacje, analizy, interpretacje i wnioski zawarte w przedmiotowym materiale nie stanowią oficjalnego stanowiska Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (MRR) i nie mogą stanowić podstawy do formułowania jakichkolwiek roszczeń. Ponadto, MRR nie odpowiada za błędne interpretacje treści publikacji, ani za następstwa czynności podjętych na ich podstawie. W związku z tym użytkownik korzystający z informacji zawartych w niniejszej publikacji czyni to na swoją wyłączną odpowiedzialność.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego upoważnia odbiorców niniejszej publikacji do jej użytkowania, pobierania, wyświetlania, kopiowania i rozpowszechniania, w całości lub w części, ze wskazaniem źródła pochodzenia cytowanych materiałów. Bezwzględnie zabronione jest wykorzystywanie niniejszego dokumentu i jego treści do celów komercyjnych.

Dokument może zawierać odesłania do serwisów internetowych podmiotów trzecich. MRR nie ponosi odpowiedzialności za takie serwisy, a korzystanie z nich może podlegać szczegółowym warunkom.

Publikacja powstała w Departamencie Przygotowania Projektów Indywidualnych we współpracy z Urzędem Miejskim w Dąbrowie Górniczej.

PRZEDMIOT OPRACOWANIA: raport obejmuje doświadczenia i opis prac przygotowawczych w ramach projektu ppp w Dąbrowie Górniczej z okresu od unieważnionego postępowania na wybór partnera prywatnego z 2010 r. do publikacji ogłoszenia dla nowego postępowania na wybór partnera prywatnego w styczniu 2012 r.

W ramach raportu za II etap opisane zostaną prace przygotowawcze z okresu od publikacji ogłoszenia dla nowego postępowania na wybór partnera prywatnego w styczniu 2012 r. do przesłania przez Dąbrowę Górniczą zaproszenia do składania ofert do wybranych wykonawców w sierpniu 2012 r.

W ramach raportu za III etap opisane zostaną prace przygotowawcze z okresu od przesłania przez Dąbrowę Górniczą zaproszenia do składania ofert do wybranych wykonawców w sierpniu 2012 r. do wyboru partnera prywatnego i zamknięcia finansowego i komercyjnego projektu ppp.

Spis treści:

1. Zakres projektu	4
1.1 Informacje podstawowe	4
1.2 Przedmiot zamówienia.....	5
1.3 Wynagrodzenie partnera prywatnego	7
1.4 Finansowanie przedsięwzięcia	7
1.5 Przekazanie składników majątkowych partnerowi prywatnemu.....	8
1.6 Ustawowe obowiązki partnera prywatnego jako zarządcy drogi.....	8
1.7 Harmonogram prac nad postępowaniem z 2010 r.....	9
2. Analiza przyczyn unieważnienia postępowania z 2010 r.	10
3. Nowe postępowanie.....	13
3.1. Opis nowego projektu.....	13
3.2. Usługi doradcze.....	15
3.3 Kluczowe spotkania Komisji Przetargowej i jej ustalenia.....	19
Załączniki:	28

1. Zakres projektu

1.1 Informacje podstawowe

Budowa połączenia komunikacyjnego z terenem inwestycyjnym *Tucznowa*, obok projektu utrzymania dróg wojewódzkich na terenie województwa dolnośląskiego, była jedną z pierwszych, planowanych do realizacji przez samorzady inwestycji w formule ppp w sektorze drogowym.

Potrzeba realizacji tego przedsięwzięcia wynika ze strategii rozwoju miasta zatytułowanej „Dąbrowa Górnicza 2020”. Jednym z zasadniczych priorytetów przedmiotowej strategii (Priorytet V) jest podtrzymywanie wartości związanych z regionalizmem, przy jednoczesnym dążeniu do wzrostu otwartości miasta na jego otoczenie i zwiększania mobilności mieszkańców, a także realizacja misji przekształcenia Dąbrowy Górniczej w miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

W związku z powyższym, za podstawowe obszary interwencji Dąbrowa Górnicza uznaje:

- poprawę wewnątrzmijskiej obsługi transportowo-komunikacyjnej,
- budowę obwodnic miasta, oraz
- rozwijanie powiązań z regionalno-aglomeracyjną siecią komunikacyjną.

Realizacja przedsięwzięcia jest komplementarna z planowanym remontem i modernizacją drogi krajowej DK 94.

Realizacja przedmiotu zamówienia pozwoli na uaktywnienie terenów inwestycyjnych dla rozwoju gospodarczego regionu oraz umożliwi skomunikowanie dwóch strategicznych ośrodków mających znaczący wpływ na rozwój. Droga ta jest najkrótszym połączeniem drogi DK 94 z DW 796 w kierunku Zawiercia. Jej parametry i lokalizacja zapewnią płynne, bezpieczne i bezkonfliktowe połączenie generatorów ruchu kołowego z istniejącym układem komunikacyjnym.



Ślad drogi w projekcie zaznaczony został kolorem fioletowym

1.2 Przedmiot zamówienia¹

Przedmiotem zamówienia w ramach projektu ppp była: realizacja drogi na odcinku od węzła drogi krajowej DK-94 z drogą wojewódzką DW-790 do skrzyżowania nowobudowanego odcinka z drogą wojewódzką DW 796 oraz bieżące letnie i zimowe utrzymanie, polegające na wykonywaniu robót naprawczych, konserwacyjnych i porządkowych jak również prowadzenie kompleksowo działań związanych z administrowaniem pasem drogowym w okresie obowiązywania umowy.

Charakterystyczne parametry określające zakres drogi:

- długość łączna budowy i przebudowy drogi - 8774,44 m;
- zakres eksploatacji i utrzymania dotyczyć będzie odcinka dłuższego o 200 m,
- w wyniku przeprowadzonej analizy finansowej Przedsięwzięcia, Podmiot Publiczny przewidywał, że okres eksploatacji Drogi wyniesie, w zależności od założeń modelu BOMT, około 12-18 lat;
- nośność do 115 kN dla obciążenia ruchem min. KR 5; obecnie ruch na poziomie KR2 ÷ KR3;
- szerokość jezdni min. 7 m oraz pasy ruchu min. 3,5 m dla każdego kierunku, wraz z wydzieleniem pasów do prawo- i lewoskrętów w rejonie skrzyżowań umożliwiających prowadzenie płynnego ruchu na całym przebiegu drogi.

Partner Publiczny zakładał realizację Drogi w następujący sposób:

- a) Odcinek 1 obejmuje odcinek od węzła DK 94 z DW 790 (ok. 200m od węzła), śladem DW 790 do skrzyżowania z ul. Koksowniczą (wraz ze skrzyżowaniem) o długości 1650m;
- b) Odcinek 2 obejmuje odcinek od skrzyżowania DW 790 z ul. Koksowniczą (bez skrzyżowania), śladem ul. Koksowniczej do skrzyżowania z ul. Gołonoską, śladem ul. Gołonoskiej do skrzyżowania z ul. Ząbkowicką (bez skrzyżowania) o długości 3400m;
- c) Odcinek 3 obejmuje odcinek nowej drogi od skrzyżowania ul. Koksowniczej z ul. Ząbkowicką (wraz ze skrzyżowaniem), przedłużenie ul. Gołonoskiej przez lasy Bienia w rejon podłączenia do terenów inwestycyjnych „Tucznawa”, do skrzyżowania z DW 796 (wraz ze skrzyżowaniem) o długości 3724,44 m.

Konieczność włączenia dodatkowego odcinka (200 m) do eksploatacji i utrzymania drogi wynikało ze względów praktycznych, a w szczególności z konstrukcji urządzeń odwadniających, a także ze sposobu określenia jej przebiegu.

Na mocy umowy, partner prywatny miał być zobowiązany do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości wydatków na jego realizację (w tym kosztu budowy i eksploatacji). Wynagrodzenie przysługujące partnerowi prywatnemu miało mieć charakter tzw. opłaty za dostępność.

Ponadto partner prywatny miał być zobowiązany do zapewnienia przejezdności na istniejących przebudowywanych odcinkach drogi w relacjach przez nią obsługiwanych

¹ Dotyczy unieważnionego postępowania na wybór partnera prywatnego z 2010 r.

zgodnie z zatwierdzonym projektem zmiany organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych.

Podmiot publiczny przewidywał, że przedsięwzięcie będzie finansowane w ramach modelu BOMT (*build, operate, maintain and transfer*), czyli wybuduj, eksploatuj, utrzymuj i przekaz.

Koncepcja finansowa projektu opierała się na umowie ppp. Stosownie do przepisów ustawy z 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r., nr 19, poz. 100 z późn. zm.), partner prywatny miał być zobowiązany do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości wydatków na jego realizację.

Zawarcie umowy (załącznik nr 5 do przedmiotowego raportu) nastąpić miało po przeprowadzeniu przez podmiot publiczny postępowania, w którym zostanie wyłoniony partner prywatny. Zgodnie z wymogami ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, umowa przygotowana na jej podstawie miała regulować w szczególności następujące kwestie:

- rodzaj przedsięwzięcia, które miało być wspólnie realizowane przez podmiot publiczny i partnera prywatnego,
- podział ryzyk pomiędzy stronami umowy,
- określenie wkładu własnego (tj. świadczeń, do których będą zobowiązane strony umowy),
- skutki nienależytego wykonania i niewykonania zobowiązań (w szczególności kary umowne lub obniżenie wynagrodzenia partnera prywatnego),
- zasady i szczegółowy tryb kontroli czynności partnera prywatnego,
- zasady nieodpłatnego zwrotu składnika majątkowego podmiotowi publicznemu.

Elementy wymagane przez ustawę o partnerstwie publiczno-prywatnym pozwoliły stworzyć ogólne ramy umowy. Zostały one uwzględnione przy tworzeniu projektu umowy. Ponadto projekt umowy obejmował również dodatkowe kwestie, w tym w szczególności kształtujące prawa i obowiązki stron umowy: sposób wynagrodzenia partnera prywatnego, okres obowiązywania umowy, w tym termin budowy drogi oraz okres eksploatacji drogi, warunki i sposób udostępnienia partnerowi prywatnemu składników majątkowych podmiotu publicznego (pasa drogowego), wymogi związane z eksploatacją i utrzymaniem drogi (w tym zarządzanie, utrzymanie, remonty okresowe i kapitalne), kwestie związane z możliwością realizacji przedsięwzięcia przez podwykonawców partnera prywatnego, kwestie związane z dostępem do pasa drogowego przez podmiot publiczny, opis procedury zwrotu drogi po zakończeniu eksploatacji oraz wymagania przy zwrocie drogi, kwestie ubezpieczenia przedsięwzięcia, a także kwestie związane z rozwiązywaniem sporów wynikających z umowy.

Okres Realizacji Budowy był jednym z kryteriów oceny i stanowił zgodnie z SIWZ 10% oceny.

1.3 Wynagrodzenie partnera prywatnego

Wynagrodzenie płatne na rzecz partnera prywatnego, z tytułu realizacji przedsięwzięcia miało mieć charakter tzw. opłaty za dostępność drogi, której wysokość miała być uzależniona od zachowania przez partnera prywatnego określonego przez strony standardu utrzymania i eksploatacji drogi przez okres wskazany w umowie (załącznik nr 7 do przedmiotowego raportu). Wynagrodzenie miało być wypłacane w każdym roku trwania umowy, począwszy od rozpoczęcia okresu eksploatacji drogi. Podmiot publiczny przewidywał zatem, że wynagrodzenie będzie płatne na rzecz partnera prywatnego w formie opłat miesięcznych lub kwartalnych.

Podmiot publiczny przewidywał, że płatności dokonywane na rzecz partnera prywatnego w formie wynagrodzenia pokrywać będą wszystkie nakłady inwestycyjne, koszty finansowe, koszty utrzymania i eksploatacji drogi oraz zyski z inwestycji partnera prywatnego.

1.4 Finansowanie przedsięwzięcia

Stosownie do przepisów ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym partner prywatny miał być zobowiązany do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz do poniesienia w całości wydatków na jego realizację, a podmiot publiczny zobowiązany miał być do współdziałania w osiągnięciu tego celu przez partnera prywatnego.

W związku z powyższym podmiot publiczny przewidywał, że finansowanie przedsięwzięcia nastąpi ze środków własnych partnera prywatnego oraz środków uzyskanych przez partnera prywatnego z banków i/lub innych instytucji finansowych.

Struktura źródeł finansowania pozostawiona została w gestii partnera prywatnego.

Partner prywatny miał zapewnić co najmniej taki poziom środków własnych, jaki w opinii instytucji finansowych zostanie uznany za wystarczający dla udzielenia finansowania na pozostałą część niezbędnych nakładów. W szczególności partner prywatny mógł sfinansować ze środków własnych całość przedsięwzięcia.

Partner publiczny nie przewidywał własnego udziału kapitałowego w realizacji przedsięwzięcia.

Podmiot publiczny nie przewidywał udzielenia w jakiegokolwiek formie poręczenia, gwarancji ani żadnej innej formy zabezpieczenia jakiegokolwiek długu zaciągniętego w związku z przedsięwzięciem na majątku należącym do podmiotu publicznego.

Podmiot publiczny nie przewidywał możliwości ustanowienia zabezpieczenia majątkowego na nieruchomości będącej przedmiotem przedsięwzięcia.

Podmiot publiczny zakładał, iż głównym zabezpieczeniem finansowania uzyskanego dla realizacji przedsięwzięcia mogła być cesja części lub całości wierzytelności wynikających z umowy.

1.5 Przekazanie składników majątkowych partnerowi prywatnemu

Na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o partnerstwie publiczno – prywatnym, zgodnie z którym wniesienie wkładu własnego w postaci składnika majątkowego może nastąpić w szczególności w drodze sprzedaży, użyczenia, użytkowania, najmu albo dzierżawy, a także w związku z art. 13a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. Nr 261, poz. 2603 z 2004 r. ze zm.) podmiot publiczny przewidywał, że partner prywatny uzyska prawo do nieodpłatnego używania pasa drogowego w trybie art. 40 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 Nr 19, poz.115 z późn. zm.).

W związku z powyższym podmiot publiczny przewidywał, że nieodpłatne przekazanie pasa drogowego nastąpi po podpisaniu odrębnej umowy użyczenia w ciągu 30 dni od podpisania umowy tak, aby partner prywatny uzyskał tytuł prawny do nieruchomości wchodzących w skład pasa drogowego jeszcze przed rozpoczęciem robót budowlanych. Z chwilą podpisania odrębnej umowy użyczenia miało zostać przekazane partnerowi prywatnemu prawo do dysponowania wolnym od zobowiązań i roszczeń, terenem pasa drogowego na czas realizacji przedsięwzięcia.

Przewidywano, że pas drogowy, który zostanie przekazany przez podmiot publiczny partnerowi prywatnemu, będzie wolny od:

- a) wszelkich zajmujących go osób;
- b) wszelkiego rozpoznanego gruntu zanieczyszczonego, wymagającego podjęcia natychmiastowych działań naprawczych;
- c) znanych źródeł archeologicznych, wymagających podjęcia stosownych działań.

1.6 Ustawowe obowiązki partnera prywatnego jako zarządcy drogi

Zgodnie z postanowieniami art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115 z późn. zm.), przewidywano, że partner prywatny w okresie obowiązywania umowy będzie realizował zadania w zakresie zarządcy drogi we wskazanym poniżej zakresie:

- a) pełnienie funkcji inwestora;
- b) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- c) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu w uzgodnieniu z podmiotem publicznym;
- d) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- e) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania drogi;

- f) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- g) dokonywanie okresowych pomiarów natężenia ruchu drogowego, nie rzadziej niż 1 raz w roku.

Ponadto partner prywatny miał realizować zadania w zakresie zarządcy drogi, wynikające z art. 175 ust. 1 oraz art. 179 ust. 1. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008r., Nr 25, poz.150 z późn. zm.), to jest:

- 1) wykonywanie okresowych pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją drogi; oraz
- 2) sporządzanie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, map akustycznych terenu, na którym eksploatacja drogi może powodować przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, o ile droga zaliczona będzie przez ministra właściwego do spraw środowiska do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach.

Standardy eksploatacji i utrzymania drogi zostały zaproponowane przez podmiot publiczny w ramach I rundy dialogu konkurencyjnego, stanowiące wyciąg z opracowania pn. „Wybór Partnera Prywatnego do realizacji przedsięwzięcia dotyczącego budowy oraz eksploatacji drogi stanowiącej połączenie komunikacyjne z terenem inwestycyjnym *Tucznowa* w Dąbrowie Górniczej” wykonanego na zlecenie Urzędu Gminy w Dąbrowie Górniczej,

1.7 Harmonogram prac nad postępowaniem z 2010 r.

Pierwsze prace nad budową drogi stanowiącej połączenie z terenem inwestycyjnym *Tucznowa* w Dąbrowie Górniczej rozpoczęły się w maju 2008 r. Do marca 2010 r. przygotowywano dokumentację techniczną, prawną i finansową. Opracowano m.in.:

- maj 2008 r. – dokumentacja geotechniczna;
- październik 2008 r. / marzec 2009 r. – inwentaryzacja zieleni;
- listopad 2009 r. - model finansowy projektu wraz z analizą możliwych źródeł finansowania i analizą możliwości zaciągnięcia finansowania;
- grudzień 2009 r. – rekomendacja najkorzystniejszej struktury finansowania projektu;
- grudzień 2009 r. – Projekt Budowlany wraz z wykonawczym – Kompleksowe przygotowanie terenu inwestycyjnego *Tucznowa* w Dąbrowie Górniczej.

W dniu 31 marca 2010 r. Rada Miejska Dąbrowy Górniczej podjęła Uchwałę w sprawie Przystąpienia do Realizacji Przedsięwzięcia (na podstawie której miasto przystąpiło do realizacji projektu) oraz wyraziła zgodę na podpisanie umowy na realizację projektu w latach 2010 – 2028 do kwoty nie większej niż 100 mln zł z partnerem prywatnym wyłonionym w drodze dialogu konkurencyjnego.

Ogłoszenie o zamówieniu publicznym (załącznik nr 3 do przedmiotowego raportu) ukazało się w siedzibie Urzędu Miejskiego Dąbrowy Górniczej na tablicy ogłoszeń i w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 22 maja 2010 r. pod numerem 2010/S 99-149513.

W terminie przewidzianym w ogłoszeniu cztery podmioty złożyły wnioski o dopuszczenie do udziału w dialogu konkurencyjnym (wzór wniosku stanowi załącznik nr 4 do przedmiotowego raportu). Na podstawie złożonych wniosków, po zweryfikowaniu warunków udziału w postępowaniu w oparciu o zapisy ogłoszenia o zamówieniu, pismem z dnia 8 lipca 2010 r. miasto zaprosiło wszystkie zainteresowane podmioty do udziału w dalszej części postępowania. Dialog konkurencyjny z zaproszonymi podmiotami przeprowadzono w trzech turach (w okresie lipiec - listopad 2010 r.).

Zaproszenie do składania ofert oraz SIWZ (załącznik nr 6 do przedmiotowego raportu) zostały przekazane wszystkim zaproszonym do dialogu konkurencyjnego podmiotom w dniu 15 marca 2011 r. Zgodnie z SIWZ termin składania ofert upłynął w dniu 30 czerwca 2011 r. o godzinie 11:00. W odpowiedzi na zaproszenia do składania ofert wpłynęła 1 oferta, której otwarcie odbyło się w dniu 30 czerwca 2011 r. o godzinie 12:00 w Urzędzie Miejskim w Dąbrowie Górniczej.

W wyniku analizy złożonej oferty w dniu 3 sierpnia 2011 r. postępowanie w sprawie wyboru partnera prywatnego zostało unieważnione 26 sierpnia 2011 r. na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 Ustawy PZP z uwagi na przekroczenie w zgłoszonej ofercie kwoty, jaką miasto zamierzało przeznaczyć na sfinansowanie projektu.

2. Analiza przyczyn unieważnienia postępowania z 2010 r.

Do przyczyn niepowodzenia przedsięwzięcia w pierwszej kolejności zaliczyć można niedoszacowanie wartości inwestycji, które wynikało z szeregu czynników, o których mowa poniżej. Podstawowym był wymóg wykonania remontu generalnego drogi przed jej zwrotem przez partnera prywatnego podmiotowi publicznemu na koniec okresu obowiązywania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Spowodowało to znaczące podwyższenie kosztów po stronie prywatnej i tym samym podwyższenie ceny ofertowej.

Ponadto, analiza zapisów projektu umowy o partnerstwie publiczno – prywatnym pozwala na wysunięcie wniosku, iż umowa ta mogła wprowadzać widoczną dysproporcję wzajemnych świadczeń stron (podmiotu publicznego i partnera prywatnego). Na partnera prywatnego nałożono większość obowiązków, a także zobowiązano go do ponoszenia odpowiedzialności za działania / zaniechania podmiotów i czynników zewnętrznych (często niezależnych od partnera prywatnego), co zwiększa w istotnym stopniu ryzyko gospodarcze, finansowe i ekonomiczne związane z realizacją przedsięwzięcia, zwiększając tym samym jego cenę. Poniżej przedstawiono przykłady, które utrudniały wycenę przedsięwzięcia partnerom prywatnym, wpływając tym samym na zwiększenie jego ceny:

- ponoszenie przez partnera prywatnego ryzyka wzrostu kosztów oraz opóźnień w realizacji prac spowodowanych niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi,

przerwami w dostępie energii i innych usług komunalnych niezbędnych do realizacji prac;

- konieczność zapłaty przez partnera prywatnego kary z tytułu „opóźnienia” w otwarciu drogi, nie zaś „zwłoki”;
- ponoszenie przez partnera prywatnego ryzyka wzrostu kosztów związanych z eksploatacją drogi, spowodowanych w szczególności koniecznością poniesienia wyższych kosztów zużycia mediów, kosztów dostosowania drogi do obowiązujących w danym momencie standardów, niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi;
- zwolnienie podmiotu publicznego przez partnera prywatnego z odpowiedzialności z tytułu wszelkich szkód poniesionych przez osoby trzecie wynikających z:
 - zagospodarowania, wykorzystania, eksploatacji, utrzymania drogi (w tym w trakcie jej budowy),
 - umów zawartych przez partnera prywatnego z podmiotami trzecimi w związku z realizacją umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym;
- krótkie terminy uzasadniające rozwiązanie umowy.

Do głównych przyczyn niepowodzenia unieważnionego postępowania można również zaliczyć ustawowy brak możliwości przystąpienia do postępowania przez spółkę celową utworzoną już po złożeniu wniosku o dopuszczenie do postępowania oraz brak możliwości kształtowania projektu Umowy przez wykonawców.

Projekt Umowy przewidywał wybór tzw. Niezależnego Inżyniera w celu m.in. zapewnienia koordynacji prac budowlanych i eksploatacji drogi, rozstrzygnięcia o kwestiach spornych, prowadzenia dokumentacji inwestycji. Przyjęto założenie, że Inżyniera miał wybierać i opłacać Partner Prywatny. Zgodnie z postanowieniami projektu Umowy, kompetencje Inżyniera były bardzo szerokie, a uprawnienia decyzyjne pozwalały na podejmowanie wiążących dla Stron rozstrzygnięć. Rozważenia wymagała kwestia precyzyjnego określenia zadań i obowiązków Niezależnego Inżyniera, jak również trybu jego powołania (niezależność od obu Stron) i finansowania jego usług.

Ponadto, w modelu finansowym projektu znalazło się kilka kwestii (błędów), które utrudniały dokładną ocenę przedsięwzięcia, np.:

- stawka VAT podana była w wysokości 22%, co nie było zgodne z obowiązującą stawką (analizy zostały wykonane w 2008 r.);
- przyjęto koszt ubezpieczenia inwestycji na poziomie 0%, mimo że w dokumentacji przetargowej wymagane było podanie przez oferenta ceny zawierającej koszty ubezpieczenia inwestycji;
- nieprawidłowo wyznaczono datę pierwszej transzy opłaty za dostępność;
- dane dotyczące inflacji CPI oraz WIBOR 3m w latach 2010 i 2011 były nieaktualne (j.w analizy zostały wykonane w 2008 r.)
- dla scenariusza realizacji inwestycji we własnym zakresie przez gminę przyjęto założenie, iż na koniec okresu prognozy nie będzie wykonywany remont

nawierzchni. Było to założenie odmienne niż w scenariuszu realizacji inwestycji przez partnera prywatnego. Konsekwencją tego założenia była istotna nieporównywalność scenariuszy. Na skutek powyższego scenariusz realizacji inwestycji samodzielnie przez gminę miał zaniżone łączne koszty o około 9,5-13,7 mln PLN w porównaniu ze scenariuszem realizacji inwestycji w formule ppp. Ponadto dla scenariusza realizacji inwestycji we własnym zakresie przez gminę przyjęto założenie, iż koszty bieżące utrzymania drogi (oprócz kosztów utrzymania samej nawierzchni) będą jednakowe jak w scenariuszu realizacji inwestycji przez firmę prywatną. Założenie to wymagało uzasadnienia, gdyż zazwyczaj przyjmuje się, iż podmioty prywatne uzyskują nieco wyższą efektywność kosztową niż publiczne.

Na gruncie czysto finansowym, przy przyjętych założeniach, wariant z modelem ppp nie był bardziej opłacalny niż wariant samodzielnej realizacji inwestycji przez gminę. Różnica pomiędzy wariantami przedstawionymi w modelu finansowym zamykała się kwotą ok. 43,7 mln PLN na korzyść wariantu samodzielnej realizacji inwestycji. Powyższy punkt byłby również prawdziwy dla warunków sprowadzonych do porównywalności tj. m.in. przy założeniu, iż koszty bieżącego utrzymania drogi i koszty administracyjne byłyby jednakowe dla obu wariantów.

Zdaniem doradców przy projekcie, podstawowym i wystarczającym argumentem, który przemawiał (na tamten moment) na korzyść wariantu z modelem ppp (tj. przeciwko wariantowi samodzielnej realizacji) był fakt, iż przy samodzielnej realizacji inwestycji gmina nie była w stanie wypełnić wymogów ustawy o finansach publicznych w zakresie limitów wskaźników zadłużenia (dot. zarówno starej jak i nowej ustawy o finansach publicznych, dla której wskaźniki graniczne zadłużenia będą obowiązywać od 2014 roku).

Należy jednakże podkreślić, iż od momentu sporządzenia analizowanych opracowań i modelu finansowego, nastąpiły istotne zmiany otoczenia prawnego. W szczególności dotyczy to szeregu rozporządzeń Ministra Finansów poruszających kwestie umów ppp.

Przykładowo można tu wymienić *Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu klasyfikacji tytułów dłużnych zaliczanych do państwowego długu publicznego, w tym do długu Skarbu Państwa*, którego paragraf 3 otrzymał brzmienie następujące: „§ 3. Tytuły dłużne zaliczane do państwowego długu publicznego, w tym do długu Skarbu Państwa, sklasyfikowane zgodnie z § 2 pkt 1, dzielą się na: 1) papiery wartościowe(...), 2) kredyty i pożyczki, przy czym do tej kategorii zalicza się również umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, które mają wpływ na poziom długu publicznego (...)”.

3. Nowe postępowanie

3.1. Opis nowego projektu

Cele projektu

Potrzeba realizacji przedsięwzięcia wynika ze "Strategii rozwoju miasta do roku 2020" i stanowi realizację priorytetu V, czyli podtrzymywania wartości związanych z regionalizmem, przy jednoczesnym dążeniu do wzrostu otwartości miasta na jego otoczenie i zwiększania mobilności mieszkańców. To także realizacja dążenia do przekształcenia Dąbrowy Górniczej w miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym poprzez: poprawę wewnątrzmięskiej obsługi transportowo-komunikacyjnej oraz budowę obwodnic miasta i rozwijanie powiązań z regionalno - aglomeracyjną siecią komunikacyjną.

W związku z powyższym, za podstawowe obszary interwencji Dąbrowa Górnicza uznaje:

- poprawę wewnątrzmięskiej obsługi transportowo-komunikacyjnej,
- budowę obwodnic miasta, oraz
- rozwijanie powiązań z regionalno-aglomeracyjną siecią komunikacyjną.

Realizacja przedsięwzięcia jest komplementarna z planowanym remontem i modernizacją drogi krajowej DK 94.

Realizacja przedmiotu zamówienia pozwoli na uaktywnienie terenów inwestycyjnych dla rozwoju gospodarczego regionu oraz umożliwi skomunikowanie dwóch strategicznych ośrodków mających znaczący wpływ na rozwój. Droga ta jest najkrótszym połączeniem drogi DK 94 z DW 796 w kierunku Zawiercia.

Koncepcja finansowa projektu opiera się na umowie PPP. Stosownie do przepisów ustawy z 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r., nr 19, poz. 100 z późn. zm.), partner prywatny zobowiązany będzie do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości wydatków na jego realizację, a Podmiot Publiczny zobowiązany będzie do współdziałania w osiągnięciu tego celu przez Partnera Prywatnego.

Wynagrodzenie płatne przez Gminę na rzecz Partnera Prywatnego z tytułu wykonania Umowy, będzie mieć formę opłaty za dostępność drogi, której wysokość będzie uzależniona od zachowania przez Partnera Prywatnego wymaganego przez Zamawiającego standardu utrzymania drogi przez okres wskazany w przedmiotowej Umowie. Wynagrodzenie wypłacane będzie w każdym roku trwania Umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym począwszy od rozpoczęcia okresu eksploatacji drogi.

Struktura źródeł finansowania pozostaje w gestii Partnera Prywatnego. Podmiot Publiczny przewiduje, że finansowanie Przedsięwzięcia nastąpi ze środków własnych Partnera Prywatnego oraz środków uzyskanych przez Partnera Prywatnego z banków i/lub innych instytucji finansowych.

Partner Prywatny powinien zapewnić co najmniej taki poziom środków własnych, jaki w opinii instytucji finansowych zostanie uznany za wystarczający dla udzielenia finansowania na pozostałą część niezbędnych nakładów.

Podmiot Publiczny nie przewiduje własnego udziału kapitałowego w realizacji Przedsięwzięcia; ani też udzielenia w jakiegokolwiek formie poręczenia, gwarancji ani żadnej innej formy zabezpieczenia jakiegokolwiek długu zaciągniętego w związku z Przedsięwzięciem na majątku należącym do Partnera Publicznego.

Podmiot Publiczny nie przewiduje możliwości ustanowienia zabezpieczenia majątkowego na nieruchomości będącej przedmiotem Przedsięwzięcia i zakłada, iż głównym zabezpieczeniem finansowania uzyskanego dla realizacji Przedsięwzięcia może być cesja części wierzytelności wynikających z Umowy.

Koncepcja funkcjonalno-użytkowa projektu

Przedmiot zamówienia będzie obejmował:

- Realizację Drogi łączącej ulicę Ząbkowicką w Dąbrowie Górniczej z drogą wojewódzką 796 zakończoną bezkolizyjnym węzłem drogowym. Przedsięwzięcie obejmuje w szczególności przebudowę, modernizację drogi wojewódzkiej nr 790 od węzła drogowego z DK-94 do przebudowanego skrzyżowania z ulicą Ząbkowicką oraz budowę nowego odcinka drogi do terenu inwestycyjnego „Tuczna” - łączna długość przebudowanych dróg to prawie 9 km wraz z infrastrukturą drogową.
- Utrzymanie i Eksploatację Drogi: zarządzanie oraz utrzymanie Drogi w okresie trwania Umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym, wraz z bieżącymi oraz okresowymi remontami Drogi, a następnie przekazanie Drogi Gminie, zgodnie ze stanem technicznym Drogi określonym w Umowie.

Przedsięwzięcie obejmuje w szczególności:

- przebudowę istniejącego odcinka drogi poprzez wzmocnienie podbudowy do nośności 115 KN/oś dla obciążenia ruchem min. KR5;
- poszerzenie szerokości jezdni do 7 m oraz pasów ruchu do min. 3,5 m dla każdego kierunku, na całym przebiegu drogi;
- wykonanie wydzielonych pasów do prawo i lewoskrętów w rejonie skrzyżowań;
- zaprojektowanie pełnowymiarowych pasów dla ruchu powolnego;
- wprowadzenie skrzyżowań z ruchem okrężnym;
- wydzielenie pasów do lewoskrętów, umożliwiających bezkolizyjny przejazd uczestników ruchu przez skrzyżowanie.

Zastosowane rozwiązania projektowe pozwolą uzyskać podwyższone parametry ruchu, które znacząco będą wpływać na komfort i czas podróżowania.

Partner prywatny jako zarządca drogi

Zgodnie z postanowieniami art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r., nr 19, poz. 115 z późn. zm.) przewiduje się, że partner

prywatny w okresie obowiązywania umowy będzie realizował zadania Zarządcy Drogi we wskazanym poniżej zakresie:

- pełnienie funkcji inwestora;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu w uzgodnieniu z Partnerem Publicznym;
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska, mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania drogi;
- utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- dokonywanie okresowych pomiarów natężenia ruchu drogowego, nie rzadziej niż 1 raz w roku.

Ponadto partner prywatny będzie realizował zadania w zakresie Zarządcy Drogi, wynikające z art. 175 ust. 1 oraz art. 179 ust. 1. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r., nr 25, poz.150 z późn. zm.), to jest:

- wykonywanie okresowych pomiarów poziomu substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją drogi;
- sporządzanie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, map akustycznych terenu, na którym eksploatacja drogi może powodować przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, o ile droga zaliczona będzie przez ministra właściwego do spraw środowiska do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach.

3.2. Usługi doradcze

W związku z niepowodzeniem postępowania z 2010 r. władze gminy Dąbrowa Górnicza zwróciły się do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego o wsparcie w ramach Platformy PPP. W dniu 29 listopada 2011 r. zawarto umowę z zewnętrzną firmą doradcą. Zadaniem wykonawcy do momentu publikacji ogłoszenia o zamówieniu publicznym (Etap I prac doradców) było przeprowadzenie weryfikacji dokumentacji projektowej przedsięwzięcia budowy połączenia drogowego z terenem inwestycyjnym *Tucznowa* w Dąbrowie Górniczej, w tym dokumentacji przetargowej przygotowanej w trybie ustawy ppp w związku z ustawą prawo zamówień publicznych w trybie dialogu konkurencyjnego, opracowanie raportu z weryfikacji ze wskazaniem, jakie obszary problemowe wymagają poprawy ze strony Beneficjenta (gminy Dąbrowa Górnicza), na podstawie którego Beneficjent wprowadzi zmiany do dokumentacji w celu ponownego ogłoszenia postępowania o wybór.

Etap I prac doradców obejmował następujące zadania:

Zadanie	Produkty zadania
<p>1. Weryfikacja pod względem formalnym i merytorycznym dokumentacji z poprzedniego (unieważnionego) postępowania – w zakresie opisu przedmiotu zamówienia, warunków udziału w postępowaniu oraz sposobu oceny ich spełniania, kryteriów oceny ofert i projektu umowy;</p>	<p>Inwentaryzacja dokumentów projektu i zestawienie kompletnej listy dokumentów, z podziałem na dokumentację postępowania i dokumentację projektu PPP.</p> <p>Zestawienie uwag i propozycje zmian do poszczególnych elementów postępowania.</p> <p>Zadanie nie obejmowało weryfikacji pod względem merytorycznym dokumentacji technicznej ani środowiskowej. Zadanie obejmowało również ocenę dokumentacji w kierunku powodzenia przedsięwzięcia i ewentualnych barier, przeszkód dla potencjalnych partnerów.</p>
<p>2. Ocena wybranego przez Beneficjenta trybu zamówienia publicznego (dialog konkurencyjny) w kontekście możliwości zastosowania tego trybu przy tego typu zadaniach. W przypadku rekomendacji negatywnej (uznania dialogu za niewłaściwego dla tego typu projektów) zaproponowanie innego trybu/ów wraz z uzasadnieniem. W przypadku zarekomendowania innego trybu niż dialog konkurencyjny, wszelkie działania doradcze Wykonawcy miały dotyczyć rekomendowanego trybu.</p>	
<p>3. Weryfikacja dokumentacji PPP z poprzedniego (unieważnionego) postępowania (w szczególności pod kątem merytorycznym, uwzględniającym przyjęte przez Gminę założenia do projektu PPP, prawidłowości z obowiązującymi przepisami, kompletności, spójności i związku z przedmiotem zamówienia, istnieniem luk lub niejasnych/nieprecyzyjnych elementów dokumentacji przetargowej, właściwego podziału ryzyk i wskazaniem kierunków zmian), w tym umowy o partnerstwie publiczno - prywatnym z poprzedniego (unieważnionego) postępowania wraz z załącznikami;</p>	<p>Wskazanie obszarów wymagających zmian i kierunków zmian.</p>
<p>- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia z poprzedniego (unieważnionego) postępowania;</p>	<p>Wskazanie obszarów wymagających zmian i kierunków zmian.</p>
<p>- model finansowy projektu z poprzedniego (unieważnionego) postępowania;</p>	<p>Opracowanie listy uwag i propozycji zmian do dotychczasowego modelu lub wskazanie na konieczność budowy nowego modelu finansowego wraz z uzasadnieniem wybranego modelu postępowania dla Gminy z punktu widzenia harmonogramu projektu PPP i zasobów gminy.</p>

- kosztorys inwestorski z poprzedniego (unieważnionego) postępowania;	Opracowanie listy zagadnień do ew. doprecyzowania na podstawie przebiegu dotychczasowej procedury.
- pozwolenie na budowę z poprzedniego (unieważnionego) postępowania;	Opracowanie listy zagadnień do ew. doprecyzowania na podstawie przebiegu dotychczasowej procedury wraz z uzasadnieniem.
- Inne dokumenty projektowe z poprzedniego (unieważnionego) postępowania, w tym raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia p.n. "KOMPLEKSOWE PRZYGOTOWANIE TERENU INWESTYCYJNEGO TUCZNAWA W DĄBROWIE GÓRNICZEJ" - Etap ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.	Opracowanie listy zagadnień do ew. doprecyzowania na podstawie przebiegu dotychczasowej procedury.
4. Analiza kryteriów wyboru ofert pod kątem adekwatności oraz przedstawienie propozycji obszarów i kierunków zmian.	Opracowanie zestawienia uwag do dotychczasowych kryteriów.
5. Analiza podziału ryzyk wraz z określeniem obszarów i kierunków zmian w kontekście oceny pod kątem zaliczenia projektu PPP do długu publicznego.	Przygotowanie opinii wraz z uzasadnieniem co do klasyfikacji projektów pod kątem zaliczania projektu po stronie publicznej lub prywatnej. Opracowanie listy obszarów ryzyka niepokrytych dotychczasową analizą.
6. Określenie obszarów dalszego wsparcia w procesie wyboru partnera prywatnego oraz harmonogramu działań w projekcie aż do zamknięcia finansowego projektu.	Opracowanie listy zagadnień/dokumentów, dla których Beneficjent powinien zapewnić dodatkowe wsparcie merytoryczne lub powinien uzyskać wsparcie zewnętrzne.

Realizacja Etapu I zakończona została sporządzeniem raportu opisującego wykonane czynności, wraz z opisem problemów, barier, zmian i rekomendacji dla Dąbrowy Górniczej oraz dla innych podmiotów publicznych zainteresowanych przygotowaniem i realizacją podobnych inwestycji w modelu PPP, w tym projektów hybrydowych współfinansowanych ze środków UE.

W raporcie wskazano, iż wybór przez beneficjenta trybu dialogu konkurencyjnego zgodnie z art. 60a – 60e ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych, dla wyboru partnera prywatnego, był uzasadniony w świetle przesłanek ustawowych. Z uwagi na szczególnie złożony charakter zamówienia, jak również niemożność jednoznacznego i wyczerpującego określenia uwarunkowań prawnych i finansowych realizacji zamówienia, tryb dialogu konkurencyjnego wydaje się właściwym dla wyboru partnera prywatnego.

Doradcy uczestniczyli w kluczowych spotkaniach z podmiotami wskazanymi przez Zamawiającego (MRR) i Beneficjenta (Gminę Dąbrowa Górnicza), w charakterze eksperta wspierającego Beneficjenta.

Pod koniec 2011 r. doradcy wraz z przedstawicielami Dąbrowy Górniczej prowadzili działania mające na celu przygotowanie nowego postępowania. Wstępny harmonogram działań dot. wyboru partnera prywatnego, mający charakter poglądowy, opracowany został w styczniu 2012 r. i zakładał następujące czynności wraz z minimalnymi terminami ich wykonania:

Czynności dokonywane przez Dąbrowę Górniczą	Termin wynikający z ustawy PZP	Terminy (w dniach roboczych)	Uwagi
Sporządzenie ogłoszenia o zamówieniu (opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej i w siedzibie Zamawiającego)	Termin składania wniosków nie krótszy niż 30 dni od dnia przekazania ogłoszenia drogą elektroniczną	30	-
Badanie i ocena złożonych wniosków udziału w postępowaniu	Nie ma terminów ustawowych/regulaminowych	10	Uzależniony ilością i jakością złożonych wniosków (przy założeniu braku konieczności ich uzupełnienia, wyjaśnień.
Prowadzenie dialogu (negocjacje)	Nie ma terminów ustawowych/regulaminowych	30	Uzależniony ilością wykonawców, ilością tur dialogu, rodzaju zagadnień poruszanych w trakcie dialogu - zakłada się realizację do 4 tur negocjacji
Opracowanie siwz (w tym: opis przedmiotu zamówienia, Istotne Postanowienia Umowy, podziału ryzyk w ramach kryteriów oceny ofert)	Nie ma terminów ustawowych/regulaminowych	5	-
Przekazanie zaproszenia do składania ofert wraz z siwz	Co najmniej 10 dni od dnia przekazania zaproszenia do składania ofert	20	-

Otwarcie ofert, badanie i ocena złożonych ofert; poprawa oczywistych omyłek pisarskich; poprawa oczywistych omyłek rachunkowych; wyjaśnienia dotyczące treści badanej oferty; wyjaśnienia dotyczące rażąco niskiej ceny; sprawdzenie ofert; czynności odrzucenia ofert i wykluczenia wykonawców z postępowania; zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej	Nie ma terminów ustawowych/ regulaminowych. Termin zależy głównie od jakości sporządzonych kosztorysów ofertowych i tym samym ilości Wykonawców. Dokonywane niezwłocznie po otwarciu ofert w trakcie trwania terminu związania ofertą, tj.: 90 dni od dnia otwarcia ofert	15	Sprawdzenie ofert (przy małej ilości ofert, braku konieczności wyjaśnień ich treści)
Zawarcie umowy z wybranym wykonawcą	Zawarcie umowy w terminie nie krótszym niż 10 dni od dnia przesłania zawiadomienia o wyborze oferty	10	Zaraz po wyłonieniu wykonawcy (przy braku odrzuceń i 1 złożonej oferty)
Razem dni kalendarzowych		120	
Razem dni bieżących		155	

Kolejne zadania i terminy ich wykonania, dotyczące już działań po stronie partnera prywatnego (w przypadku powodzenia procedury wyboru partnera prywatnego) określono następująco:

- połowa 2013 r. – jesień 2014 r. – budowa i przebudowa odcinków drogi;
- jesień 2014 r. – oddanie odcinków drogi do użytkowania;
- jesień 2014 r. – 2029 r. – eksploatacja drogi w ramach umowy ppp.

3.3 Kluczowe spotkania Komisji Przetargowej i jej ustalenia

Dla przeprowadzenia postępowania powołano Komisję Przetargową w składzie:

- I Zastępca Prezydenta Miasta Dąbrowa Górnicza – Przewodniczący Komisji,
- Zastępca Przewodniczącego Komisji, Doradca Prezydenta Miasta,
- Sekretarz Komisji, Naczelnik Wydziału Inwestycji Miejskich,
- Skarbnik Miasta, Członek Komisji,
- oraz osoby merytoryczne z następujących komórek Urzędu Miejskiego; Wydziału Księgowo-Budżetowego, Wydziału Nadzoru Właścicielskiego i Kontroli Wewnętrznej, Biura Koordynacji Zamówień Publicznych i Opinii Prawnych, Biura Rozwoju Miasta i Obsługi Inwestorów, Wydziału Inwestycji Miejskich, Wydziału Komunikacji i Drogownictwa, Kancelarii Prawnej Urzędu Miejskiego.

Prace Komisji Przetargowej toczyły się przy wsparciu doradców zewnętrznych ds. zagadnień prawnych i ekonomiczno-finansowych powołanych do postępowania w charakterze biegłych oraz pracowników Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych - DIN) powołanych do postępowania w charakterze obserwatorów.

16 grudnia 2011

W trakcie spotkania Komisji Przetargowej ustalono, iż planowane są co najmniej dwie tury (negocjacji) dialogu konkurencyjnego oraz że szacunkowa wartość zamówienia nie przekroczy 200 mln zł brutto. Spotkanie to było odpowiedzią na zaproponowany przez Doradców projekt ogłoszenia.

Podczas spotkania poruszono następujące zagadnienia:

1. Wysokość wadium, które powinno wynosić do 3% wartości szacunkowej zamówienia (tj. 200 mln PLN) w kwocie 1 mln PLN.
2. W kwestii harmonogramu postępowania o udzielenie zamówienia:
 - czas badania i oceny złożonych wniosków o udział w postępowaniu – rozważano od 5 do 15 dni roboczych (przy znaczącej ilości wniosków konieczność wydłużenia czasu trwania oceny);
 - minimum dwie tury dialogu konkurencyjnego – przyjęto 45 dni roboczych, przy założeniu, że Komisja wcześniej przygotowuje zestaw pytań i niewyjaśnionych spraw do poruszenia z wykonawcami.

Przy poprzednim postępowaniu (unieważnionym w 2011 r.) – podczas ostatniej tury zadawano partnerom prywatnym pytanie *ile im potrzeba czasu na przygotowanie oferty (po zakończeniu dialogu konkurencyjnego)?* Odpowiedzi oscyływały wokół terminów od 1 miesiąca do 1,5 miesiąca. Podmiot Publiczny założył, iż na etapie I tury dialogu zada dopuszczonym wykonawcom pytanie odnośnie niezbędnego terminu na przygotowanie ofert.

Wstępnie dla projektu założono 125-140 dni na proces przeprowadzenia postępowania tj. 4-5 miesięcy. Określono dwa najważniejsze, pierwsze zadania wymagające dyscypliny czasowej tj.: ocenę wniosków o dopuszczenie po wszczęciu postępowania oraz przeprowadzenie i przygotowanie się do I tury dialogu (maksymalna ilość pytań i kwestii do wyjaśnienia).

3. Ustalono, że postępowanie powinno zostać ogłoszone po wprowadzeniu zadania jako projekt ppp do Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF), co też dokonane zostało na pierwszej sesji Rady Miejskiej w styczniu 2012 r. Sesję poprzedziło spotkanie informacyjne z Radnymi Rady Miejskiej 10.01.2012 r. z udziałem członków Komisji powołanej do postępowania oraz doradców powołanych przez MRR, podczas którego szczegółowo omówiono założenia projektu.
4. Za dzień ogłoszenia postępowania przyjęto datę 26.01.2012 r.

5. Przewidywana ilość wykonawców do zaproszenia do I tury dialogu – Komisja przyjęła liczbę 5 wykonawców i zgodnie z wnioskiem przygotowanym przez doradców i członków Komisji dopuszczeni mieli zostać wszyscy wykonawcy, którzy spełnią kryteria i otrzymają odpowiednią liczbę punktów według rankingu. Zgodnie z treścią ogłoszenia: „Jeżeli liczba Wykonawców, którzy spełniają warunki udziału w postępowaniu będzie większa niż 5, Zamawiający zaprosi do składania ofert Wykonawców, którzy otrzymali najwyższą ocenę punktową spełniania warunków, o których mowa w sekcji III.2.2) i III.2.3) pkt 1) zgodnie z regułą, że: 1) za każde 90.000.000,00 PLN lub równowartość tej kwoty w walucie obcej wg. średniego kursu walut NBP na dzień składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu posiadanych środków finansowych lub zdolności kredytowej, Wykonawca otrzyma 1 punkt; 2) za każde zrealizowane (zakończony) zadanie obejmujące wykonanie przebudowy lub budowy dróg w jednym ciągu komunikacyjnym na długości nie mniejszej niż 1 km i minimalnej wartości 5.000.000,00 PLN brutto, Wykonawca otrzyma 1 punkt.” Jeżeli liczba wykonawców spełniających warunki udziału w postępowaniu byłaby większa niż 5, zamawiający zamierzał zaprosić do składania ofert wykonawców, którzy otrzymali najwyższą ocenę punktową, a jeżeli na podstawie powyższej oceny nadal nie udałoby się wyłonić 5 wykonawców, zamawiający zamierzał dopuścić do dalszego udziału w postępowaniu większą liczbę wykonawców.
6. Ustalono, że w dniach 19-23.12.2011 r. nastąpi zatwierdzenie przedmiotu zamówienia. W związku z faktem, iż zamówienie miało mieć charakter mieszany – roboty budowlane i usługi – zaistniała konieczność określenia, co ma większą wartość w danym przedmiocie zamówienia. Zasady, którymi Zamawiający winien się kierować przy kwalifikowaniu zamówienia do danej kategorii określone zostały w przepisach art. 6 ustawy pzp. Podstawowym przepisem w tym zakresie jest ust. 1 stanowiący, iż jeżeli zamówienie obejmuje równocześnie dostawy oraz usługi albo roboty budowlane oraz usługi, do udzielania zamówienia stosuje się przepisy dotyczące tego przedmiotu zamówienia, którego wartościowy udział w danym zamówieniu jest największy. Zdaniem Komisji w wykonaniu zadania o charakterze robót budowlanych przez okres zakładanej inwestycji odsetki kredytu wchodziłyby w koszty inwestycji i powiększałyby wartość zakładaną na roboty budowlane, dlatego najwyższą wartość w zamówieniu należało odnieść do robót budowlanych. Stanowisko takie zostało potwierdzone przez doradców MRR powołanych do postępowania.
7. Zgodnie z proponowanym przez doradców zakresem wykonania dodatkowych analiz przyjęto konieczność wykonania ponownej niezależnej analizy ekonomiczno-finansowej przedsięwzięcia, w celu wyceny podstawowych założeń związanych z realizacją projektu w systemie ppp. Ujęcie wszystkich założeń w modelu finansowym pozwoliłoby stwierdzić, jak długi powinien być okres umowy oraz jakie powinny być akceptowane przez gminę granice założeń poszczególnych pozycji składowych wynagrodzenia partnera prywatnego.
8. Ustalono, że zgodnie z przepisami, należy powiadomić Prezesa UZP o zamiarze

podpisania umowy ppp, ponieważ planowany czas jej trwania przekracza 4 lata.

9. Przyjęto wartość 3% jako zabezpieczenie wykonania umowy, które służy dodatkowej ochronie interesów zamawiającego oraz środków publicznych, wydatkowanych przez zamawiającego. Zabezpieczenie służy pokryciu ewentualnych roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, które mogą powstać pomiędzy wykonawcą a zamawiającym w trakcie wykonywania zamówienia. Jeżeli wykonawca jednocześnie udzielił gwarancji jakości na zakupiony przez zamawiającego produkt lub usługę zabezpieczenie służy także pokryciu roszczeń z tytułu gwarancji jakości. Wykonawca wnosi zabezpieczenie należytego wykonania umowy, najpóźniej z chwilą zawarcia tej umowy, w jednej z form przewidzianych przez prawo, według swojego wyboru. W sposób istotny wpływa to na kosztorysową cenę oferty, jest to bowiem wartość z przedziału od 2% do 10% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego.
10. Zapis uwzględniający spółkę celową (Special Purpose Vehicle – SPV) jako wykonawcę zamówienia – gmina przyjęła zapisy zawarte w punkcie III.1.4 ogłoszenia tj. Inne szczególne warunki, którym podlega realizacja zamówienia tj.: *W przypadku, gdy umowa o partnerstwie publiczno-prywatnym zostanie zawarta z wykonawcami wspólnie ubiegającymi się o udzielenie zamówienia, wszyscy wykonawcy ponoszą na mocy art. 141 ustawy Pzp w zw. z art. 4 ust. 2 ustawy ppp solidarną odpowiedzialność za wykonanie umowy. Zamawiający dopuszcza udział w postępowaniu specjalnie powołanej w tym celu spółki celowej (SPV). Spółka celowa powinna być powołana przed złożeniem wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i ubiegać się o udzielenie zamówienia jako wnioskodawca.* Utworzenie spółki celowej po zawarciu umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym i jej wstąpienie w miejsce wykonawcy prowadziłoby do zmiany podmiotowej zakazanej przez art. 7 ust. 3 ustawy Pzp. Spółka celowa może polegać na wiedzy i doświadczeniu, potencjale technicznym, osobach zdolnych do wykonania zamówienia lub zdolnościach finansowych innych podmiotów (np. inwestora strategicznego, spółki matki itp.), niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nimi stosunków. Zgodnie z art. 26 ust. 2b ustawy Pzp spółka celowa w takiej sytuacji zobowiązana jest udowodnić zamawiającemu, iż będzie dysponowała zasobami niezbędnymi do realizacji zamówienia, w szczególności przedstawiając w tym celu pisemne zobowiązanie tych podmiotów do oddania jej do dyspozycji niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonaniu zamówienia.
11. Warunki udziału w postępowaniu - zgodnie z art. 26 ust. 2b ustawy PZP wykonawca może polegać na wiedzy, doświadczeniu, potencjale technicznym, osobach zdolnych do wykonania zamówienia lub zdolnościach finansowych innych podmiotów, niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nim stosunków. Wykonawca musi udowodnić zamawiającemu, że będzie on dysponował tymi zasobami w szczególności poprzez przedstawienie pisemnego zobowiązania tych podmiotów do udostępnienia niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonaniu zamówienia.

12. Szerszej dyskusji poddana została kwestia polegania na zdolności finansowej i ekonomicznej podmiotów trzecich. Zgodnie z opinią Prezesa UZP oraz większości orzeczeń KIO ustawodawca dopuścił jedynie poleganie na zdolnościach finansowych, ale wykluczył zdolność ekonomiczną innych podmiotów. Dlatego biorąc pod uwagę te kryteria zamawiający może żądać jedynie opinii lub informacji z banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w której wykonawca posiada rachunek, potwierdzającej wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową wykonawcy.
13. Dokumenty i kryteria, które mają spełnić wykonawcy w zakresie zdolności technicznej zaproponowane przez doradców zawarte w punkcie III.2.3 ogłoszenia zostały uzupełnione przy uwzględnieniu kryterium „doświadczenie w realizacji budowy lub przebudowy dróg na długości nie mniejszej niż 1 km i minimalnej wartości nie mniejszej niż 5 mln PLN brutto”.
14. Mając na względzie zasadę transparentności i konkurencyjności postanowiono wysłać do największych znanych potencjalnych Wykonawców zaproszenie do udziału w postępowaniu.

28 grudnia 2011 r.

Najważniejsze poruszane kwestie:

1. Uzgadnianie treści ogłoszenia o zamówieniu (uwzględniając wcześniejsze ustalenia) - w trakcie spotkania ponownie dyskutowana była kwestia dot. kwalifikacji zamówienia jako robót budowlanych lub usługi w kontekście art. 6 ust. 1 PZP. Czy należy dostosować kody CPV również do usług i czy nie powinno się oceniać również utrzymania drogi w kryteriach przy zdolności technicznej. Po konsultacji z doradcami uzgodniono, iż do kodów CPV w kategorii „dodatkowe” wpisane zostaną usługi eksploatacji i utrzymania, natomiast zadanie kwalifikowane zostanie jako roboty budowlane. Zamawiający zastosował tu art. 6 ust. 1 PZP. Zdaniem doradców zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu i wskazanie dodatkowych przedmiotów zamówienia nie wymusza ich wprowadzenia w zakresie warunków.
2. Określenie wartości zamówienia - ze względu na fakt, że nie ma obowiązku podawania wartości potencjalnym wykonawcom, zamawiający postanowił operować kwotami wynikającymi z progów ustawowych.
3. W kwestii zdolności finansowej i ekonomicznej oraz polegania na zasobach osób trzecich przyjęto następującą koncepcję:

Poleganie na zasobach podmiotów trzecich

<p>Art. 26 ust. 2b ustawy Prawo zamówień publicznych” wykonawca może polegać na wiedzy i doświadczeniu, potencjale technicznym, osobach zdolnych do wykonania zamówienia lub zdolnościach finansowych innych podmiotów, niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nim stosunków. Wykonawca w takiej sytuacji zobowiązany jest udowodnić zamawiającemu, iż będzie dysponował zasobami niezbędnymi do realizacji zamówienia, w szczególności przedstawiając w tym celu pisemne zobowiązanie tych podmiotów do oddania mu do dyspozycji niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonaniu zamówienia.</p>		
<p><u>Poleganie dotyczy:</u> - wiedzy i doświadczenia - potencjału technicznego - osób zdolnych do wykonania zamówienia lub - zdolności finansowych (informacji banku lub sko-k, w których wykonawca posiada rachunek, potwierdzającej wysokość posiadanych Śródków finansowych lub zdolność kredytowa wykonawcy ...) Tym samym nie można odwoływać się do zasobów podmiotów trzecich w zakresie: Uprawnień i sytuacji ekonomicznej (polisy i sprawozdania finansowego) – patrz: opinie Urzędu Zamówień Publicznych, Warunki udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Stanowisko powyższe reprezentuje Prezes UZP www.uzp.gov.pl (opinie prawne), Włodzimierz Dzierżanowski, J. Jerzykowski i M. Stachowiak w komentarzu Prawa Zamówień Publicznych oraz J. Balcewicz, P. Wiśniewski Doktryna wyraża również odmienne stanowiska reprezentowane przez J. Pieróg, A. Sołtysińska i G. Wicik, którzy również w zakresie polegania poza zdolnościami finansowymi dodają również zdolności ekonomiczne. Źródło: P. Wiśniewski. Zdolności finansowe i ekonomiczne innych podmiotów. Monitor Zamówień Publicznych. kwiecień 2011. s. 4-5</p>		
<p>Obowiązkiem wykonawcy w przypadku, gdy korzysta z potencjału podmiotów trzecich, jest rzeczywiste wykazanie, że tym potencjałem będzie dysponował – musi być jednoznaczne i nie budzące żadnych wątpliwości.</p>		<p>Nie złożenie przez wykonawcę w sytuacji, w której w celu wykazania swojej zdolności do realizacji zamówienia polega on na zasobach podmiotów trzecich, które będą uczestniczyły w realizacji zamówienia, właściwych dokumentów odnoszących się do podmiotu trzeciego, wymaganych przez zamawiającego, skutkuje obowiązkiem wykluczenia wykonawcy z postępowania z powodu nie wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu (por. art. 24 ust. 2 pkt 4 ustawy Pzp), <u>po uprzednim wezwaniu wykonawcy do uzupełnienia dokumentów.</u> Wyroki KIO/UZP 37/10 - KIO/UZP 38/10 - KIO/UZP 1026/10</p> <p>Dokument „pisemne zobowiązanie” musi wskazywać, iż wykonawca dysponował zasobem już w dniu składania ofert – jeśli wykonawca przedstawia to zobowiązanie podmiotu trzeciego na skutek wezwania do uzupełnienia dokumentów to musi być ono wystawione z datą nie późniejszą niż termin składania ofert (KIO/UZP 624/10) - treść uzupełnionego dokumentu czy oświadczenia musi wyraźnie wskazywać, iż określony warunek był spełniony najpóźniej w dniu, w którym upływał termin składania ofert.</p>
<p>Treść zobowiązania podmiotu trzeciego powinna określać: kto jest podmiotem przyjmującym zasoby, zakres zobowiązania podmiotu trzeciego, czego konkretnie dotyczy zobowiązanie oraz w jaki sposób będzie ono wykonane, w tym jakiego okresu dotyczy.</p> <p>Uwaga: w sytuacji gdy przedmiotem udzielenia są zasoby nierozdzielnie związane z podmiotem ich udzielającym, niemożliwe do samodzielnego obrotu i dalszego udzielenia ich bez zaangażowania tego podmiotu w wykonanie zamówienia, taki dokument powinien zawierać wyraźne nawiązanie do uczestnictwa tego podmiotu w wykonaniu zamówienia.</p>	<p>Zamawiający może żądać od wykonawców złożenia dokumentów podmiotowych dotyczących podmiotów trzecich, ale jedynie w zakresie okoliczności wskazanych w art. 24 ust. 1 ustawy, do których odsyła § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dokumentów i tylko pod warunkiem, gdy wykonawca przy wykazywaniu spełnienia warunków podmiotowych powołuje się na zasoby tych podmiotów i będą one uczestniczyły w realizacji zamówienia.</p>	

Źródło: Informator Urzędu Zamówień Publicznych nr 11/2011

4. Zamawiający przyjął informację z banku jako dokument sprawdzający wiarygodność finansową.
5. Bilans wynagrodzenia – powinien obejmować koszty budowy oraz utrzymania wraz z obsługą kredytu.
6. Kwestia ryzyk i ujmowania inwestycji poza bilansem sektora publicznego - przyjęto założenie, iż ryzyko budowy oraz dostępności będzie ryzykiem Partnera Prywatnego.

10 stycznia 2012 r.

Podczas spotkania doradcy wspierali beneficjenta w odpowiedzi na pytania podczas spotkania z radnymi Rady Miejskiej w sprawie zgody na realizację projektu w trybie PPP. Przedstawiana była szacunkowa kwota 200 mln PLN brutto jako propozycja do WPF. Podczas dyskusji nad WPF cała opłata za dostępność została zaklasyfikowana jako wydatki bieżące.

Po spotkaniu z radnymi zespół projektowy ustalił harmonogram prac i przedyskutował następujące kwestie dot. Przedsięwzięcia:

1. Określenie wstępnego harmonogramu prac – 120 dni roboczych, 155 dni kalendarzowych.
2. Procedura dialogu konkurencyjnego w kontekście posiadanej dokumentacji projektowej – zgodnie z założeniami ustawy prawo zamówień publicznych, aby można było udzielić zamówienia w trybie dialogu konkurencyjnego spełnione muszą zostać łącznie dwie przesłanki:
 - nie jest możliwe udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego lub przetargu ograniczonego, ponieważ ze względu na szczególnie złożony charakter zamówienia nie można opisać przedmiotu zamówienia lub obiektywnie określić uwarunkowań prawnych lub finansowych wykonania zamówienia;
 - cena nie jest jedynym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty.

Oznacza to, iż dialog konkurencyjny, jako tryb postępowania o udzielenie zamówienia publicznego może być zastosowany, gdy zamawiający w początkowej fazie postępowania nie jest w stanie wystarczająco dokładnie opisać przedmiotu zamówienia. Dotyczy to w szczególności nie tylko technicznych, lecz także prawnych lub finansowych uwarunkowań wykonania zamówienia. W przypadku, gdy zamawiający posiada gotowy projekt techniczny dla przedsięwzięcia, należy zasygnalizować możliwość negocjowania warunków technicznych przedsięwzięcia oprócz negocjowania uwarunkowań finansowych oraz prawnych, w tym w szczególności w zakresie podziału zadań oraz ryzyk między stronami. Dlatego doradcy proponowali traktowanie posiadanej dokumentacji jako materiału poglądowego do dyskusji z pełną akceptacją rozwiązań sugerowanych przez wykonawców oraz ich własnej koncepcji budowy drogi. Zamawiający w ogłoszeniu o zamówieniu powinien jedynie określić, jakie parametry są niezbędne do zachowania oczekiwań, czyli określenie standardu ze wskazaniem ruchu, jaki będzie tam generowany – kategoria ruchu. Posiadanie dokumentacji projektowej i przekazanie jej wykonawcy na tamten dzień obarczone było ryzykiem kwalifikowania przedsięwzięcia do długu sektora finansów publicznych, dlatego zamawiający dopuścił realizację tej inwestycji zgodnie z określonymi przez partnera prywatnego zasadami, a dialog konkurencyjny zadecyduje o ostatecznej wersji SIWZ. Szczegółowe rozwiązania będą negocjowane z wykonawcami. Definicję zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z szeregiem uwag i ostatecznym modelem finansowym zamawiający dopracuje podczas dialogu z wykonawcami – swoje oczekiwania i projekty mierzy z oczekiwaniami i możliwościami rynku.

Konkluzja :

Przyjęto założenie, iż ma to być tryb dialogu konkurencyjnego i jednocześnie podmiot publiczny poszukuje najlepszego rozwiązania realizacji przedsięwzięcia w czasie jego trwania. Niezbędne minimum wyznacza art. 60c ust. 1 ustawy pzp, tj. opis potrzeb i wymagań zamawiającego umożliwiający przygotowanie się wykonawców do udziału w dialogu. Dokumentacja o charakterze pogładowym, jaką posiadał zamawiający, po I turze dialogu miała zostać udostępniona wykonawcom do oceny, która formuła będzie dla tego zadania najkorzystniejsza.

18 stycznia 2012 r.

W trakcie spotkania omawiane były zagadnienia projektowe w zakresie:

1. Użyteczności kosztorysu inwestorskiego jaki posiada zamawiający w odniesieniu do szacowania wartości zamówienia (jeśli przedmiot zamówienia obejmowałby również zaprojektowanie robót) – vide art. 33 ust. 1 pkt. 2 ustawy Pzp: *Na podstawie programu funkcjonalno - użytkowego, przygotowanego przez Partnera Publicznego (Gminę), Partner Prywatny będzie zobowiązany do wykonania projektu budowlanego i wykonawczego także do wybudowania drogi i jej eksploatacji.*
2. Podjęcia decyzji w zakresie przedmiotu zamówienia obejmującego wyłącznie wykonanie robót budowlanych (na podstawie istniejącego zaktualizowanego projektu) czy również ich projektowanie (wymagany program funkcjonalno – użytkowy).
3. Przyjęcia odpowiedniej formy wynagrodzenia – w przypadku realizacji budowy drogi i jej eksploatacji (jak w poprzednim postępowaniu unieważnionym) wynagrodzenie będzie miało charakter kosztorysowo – ryczałtowy, w drugim przypadku wyłącznie ryczałtowy. W odniesieniu do alokacji ryzyk w przypadku wynagrodzenia ryczałtowego wszelkie koszty związane z realizacją przedmiotu umowy w tym ryzyko wykonawcy z tytułu oszacowania wszelkich kosztów związanych z realizacją spoczywa na wykonawcy. Niedoszacowanie, pominięcie oraz brak rozpoznania zakresu przedmiotu umowy nie może być podstawą do żądania zmiany wynagrodzenia ryczałtowego².

25 stycznia 2012 r.

Rada Miejska w Dąbrowie Górniczej przyjęła Uchwałę Nr XIV/231/12, rezerwując w Wieloletniej Prognozie Finansowej 200 mln zł brutto na realizację przedsięwzięcia.

31 stycznia 2012 r.

Ogłoszenie o zamówieniu (załącznik nr 8 do przedmiotowego raportu) zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem Dz. U. Nr

² Z. Leszczyński, Rodzaje wynagrodzeń i ich waloryzacja w robotach budowlanych opublikowanych w miesięczniku Przetargi Publiczne s. 36

2012/S 20-032188. W związku z przyjętym podczas spotkania w dniu 24 stycznia 2012 r. wspólnym założeniem Komisji Przetargowej zachowania jak największej transparentności i konkurencyjności, informacja o postępowaniu została dodatkowo przesłana do wiadomości 11 dużych przedsiębiorstw zajmujących się specyfiką zamówienia.

Załączniki:

1. Memorandum informacyjne z 17 maja 2010 r.
2. Wniosek o wszczęcie postępowania z maja 2010 r.
3. Ogłoszenie o zamówieniu z 22 maja 2010 r.
4. Wniosek o dopuszczenie do dialogu konkurencyjnego z maja 2010 r.
5. Projekt umowy z listopada 2010 r.
6. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (wraz z matrycą ryzyk) z listopada 2010 r.
7. Wymagania dotyczące eksploatacji i utrzymania z września 2010 r.
8. Ogłoszenie o zamówieniu z 31 stycznia 2012 r.