



PPP otwiera dostęp do kapitału prywatnego, co umożliwia zwiększenie nakładów na inwestycje infrastrukturalne oraz przyspiesza ich realizację. Daje też oszczędności w środkach budżetowych. W Wielkiej Brytanii szacuje się, że projekty PPP w stosunku do tradycyjnych są tańsze o 15-17 procent. Dzięki jego zastosowaniu ponadto podnosi się standard usług, ponieważ prywatne przedsiębiorstwa dysponują doświadczeniem w działalności operacyjnej i wykorzystują innowacyjne technologie. Formuła partnerstwa publiczno-prywatnego otwiera szereg możliwości. Do jego wykorzystania zachęca International Road Federation. Z końcem 2010 roku zakończone zostały prace specjalnej grupy roboczej IRF, kierowanej przez Michela Démarre z French National Federation of Public Works, która badała zastosowanie PPP w miejskich inwestycjach drogowych. Caroline Visser z IRF podkreśla, że jej organizacja jest adwokatem realistycznego podejścia do PPP, co oznacza, że ważna jest świadomość tego, iż ta formuła nie jest panaceum na wszystkie inwestycyjne problemy. Jednak, jak zaznacza, ma ona swoje plusy, które warto wziąć pod uwagę w miejskich projektach drogowych. O zastosowaniu PPP w drogownictwie napisaliśmy w materiałach publikowanych 3 i 4 stycznia (PPP w sieci miejskich dróg) oraz 17-18 stycznia (Skuteczne i efektywne PPP).

Tanio, szybko i jakościowo, a też sprawnie i bez problemów – o tym w realizacji zadań drogowych marzą zarówno inwestorzy, jak i wykonawcy. Czy jest to do spełnienia? Taka nadzieja wiąże się z systemem „Zaprojektuj i Zbuduj”. W Polsce zdobywamy pierwsze doświadczenia w realizacjach w tym systemie. Niewątpliwą zaletą systemu jest zmniejszenie ilości problemów po stronie zamawiającego. Ma on bowiem do czynienia tylko z jednym przetargiem, a nie z dwoma jak ma to miejsce w standardowych działaniach. Ma też mniej czynności wynikających z weryfikacji i odbioru prac projektowych, czy uzyskaniem pozwolenia na budowę. Ma również szansę uniknięcia aneksowania terminów i rozstrzygania roszczeń. Z kolei

wykonawca takiego kontraktu bierze na siebie wiele ryzyk. Czy zwiększa to koszty przedsięwzięcia? Czy w efekcie system „Zaprojektuj i Zbuduj” jest opłacalny? O tym w materiałach publikowanych 26-31 stycznia (Wady i zalety systemu „Zaprojektuj i Zbuduj”).



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad we współpracy z ekspertami i przedstawicielami ekologicznych organizacji pozarządowych przygotowała Prognozę oddziaływania na środowisko Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Jej wyniki prezentujemy w publikacji z 7 stycznia. Jednak kolizje przyrodniczo-przestrzenne przy tej skali inwestycji, jaka jest w Polsce, oraz w obowiązującym systemie ochrony wartości przyrodniczych, są nieuchronne. Pytanie więc brzmi: jak rozwiązać konflikt aksjologiczny, bo i przyroda i infrastruktura mają dla nas istotne znaczenie, oraz w jaki sposób znaleźć kompromis tak, aby ewentualne szkody przyrodnicze wynikające z realizacji inwestycji bądź skutki rezygnacji z realizacji niektórych przedsięwzięć mogłyby być zminimalizowane i skompensowane? Odpowiedzi na te pytania niesie materiał publikowany 19-21 stycznia (Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania).

Agnieszka Serbeńska  
redaktor naczelna edroga.pl