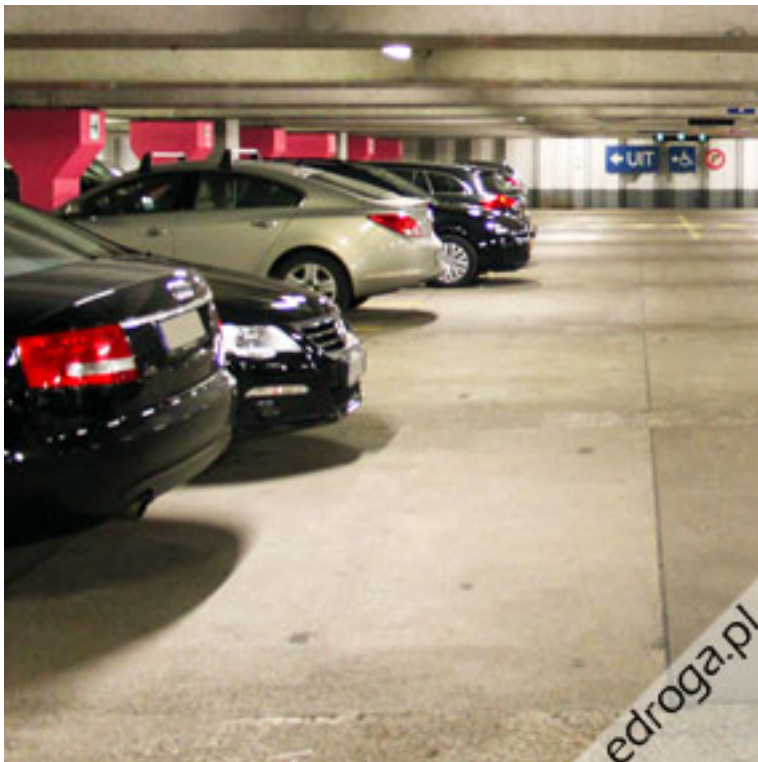


Wrocławski parking podziemny w formule PPP

Utworzono: czwartek, 01, wrzesień 2011 08:53 Agnieszka Serbeńska



W lipcu ubiegłego roku Wrocław zawarł umowę na budowę parkingu podziemnego realizowanego w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) w oparciu o ustawę o koncesji na roboty budowlane. Z końcem sierpnia tego roku trwały ostatnie przygotowania do rozpoczęcia zasadniczych robót budowlanych. Parking wykonywany w formule PPP jest pierwszym takim przedsięwzięciem we Wrocławiu. Jest też efektem blisko trzech lat prac nad wdrożeniem procedur partnerstwa publiczno-prywatnego, uwieńczonych powodzeniem dopiero w drugim rozstrzygnięciu postępowania na to zadanie.

Podziemny parking powstaje na placu Nowy Targ. Pomieści 331 aut na trzech kondygnacjach. Buduje go portugalska firma Mota-Engil. Inwestycja warta jest ponad 38 mln zł. W zamian za to koncesjonariusz przez 40 lat będzie czerpał zyski z opłat pobieranych na parkingu. W ramach inwestycji wymieniona zostanie nawierzchnia placu Nowy Targ. Rewitalizacja placu obejmuje również montaż elementów małej architektury i nowego oświetlenia oraz uzupełnienie istniejącej zieleni. Będzie ona wykonywana według projektu wyłonionego w konkursie, autorstwa dr architekta Romana Rutkowskiego.

Pierwsze podejście do PPP

W zasadzie pomysł na realizację parkingowego przedsięwzięcia w formule PPP zrodził się 2007 roku, a dokładnie - wyszedł od strony podmiotów prywatnych. Spotkało się to z zainteresowaniem władz miasta, ponieważ w polityce transportowej zawarto postanowienie o dążeniu do wyłączenia z ruchu centrum Wrocławia. Dlatego miastu potrzebne są parkingi. Planowana lokalizacja parkingu podziemnego na placu Nowy Targ właśnie znajdowała się na obrzeżach Starego Miasta. Zatem już w 2007 roku rozpoczęły się rozmowy z potencjalnymi firmami

zainteresowanymi realizacją parkingowego projektu.

Przeprowadzona analiza potrzeb na miejsca parkingowe wskazywała na konieczność przygotowania projektu dużego obiektu. W otoczeniu Starego Miasta i placu Nowy Targ oszacowano zapotrzebowanie nawet na 2 tys. miejsc postojowych. Miasto wykonało też analizę ekonomiczną, z której wynikało, że maksymalny opłacalny okres eksploatacji obiektu przez prywatnego partnera powinien zawierać się w okresie 40-50 lat. W tym też czasie zleciło już wykonanie badań geologicznych terenu oraz wystąpiło o decyzję o warunkach zabudowy. Ponadto budowę podziemnego parkingu postanowiono połączyć z rewitalizacją placu Nowy Targ, polegającą na odrestaurowaniu istniejącego kształtu architektoniczno-urbanistycznego.

Postępowanie w oparciu o reżim i przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych rozpoczęło się w drugim kwartale 2007 roku (wówczas zasady koncesji regulowały przepisy zamówień publicznych). - Postępowanie prowadziliśmy w procedurze negocjacji z ogłoszenia. Odpowiedziały cztery firmy składając wniosek. Były też protesty i odwołania, co przedłużyło procedury o około trzy miesiące. Dalsza procedura polegała na prowadzeniu rozmów z dwoma firmami, które złożyły oferty wstępne. Po pierwszych negocjacjach już widzieliśmy jaka jest rozbieżność interesów prywatnych i publicznych – wspomina Elżbieta Kulpa z Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Jedną z rozbieżności dotyczyła ilości miejsc postojowych. Przez miasto jego pojemność została określona na 800 miejsc. W tych kalkulacjach brano możliwość dodatkowego wykorzystania miejsca pod placem po wyburzeniu znajdującego się tam schronu. Okazało się, że firmy prywatne inaczej podchodzą do tego przedsięwzięcia i nie widzą możliwości zapewnienia większej liczby miejsc postojowych. Wykazywały, że parking w tej lokalizacji może być co najwyżej na 300 miejsc. Ponadto, w tym postępowaniu miasto nie zakładało żadnej dopłaty do przedsięwzięcia, a tego oczekiwali partnerzy prywatni. Dotyczyło to głównie kosztów nowej nawierzchni na placu Nowy Targ. Miasto postanowiło, że ma to być nawierzchnia o wysokim standardzie jakościowym. Wówczas nie posiadało jednak jej konkretnych wymagań, lecz tylko pewne wytyczne plastyka miejskiego.

W miejscu planowanej budowy istnieją trudne uwarunkowania archeologiczne. Plac jest położony w starorzeczu Odry. W warstwach ziemi można było się spodziewać wielu znalezisk z czasów średniowiecza. To też było argumentem za oczekiwaną partycypacją finansową miasta w kosztach realizacji zadania.

W tej turze negocjacji okazało się również, że strona prywatna liczy na wydłużenie okresu eksploatacji obiektu nawet do 70 lat. Ale przede wszystkim prywatni partnerzy stawiali wymagania wobec miejskiej polityki parkingowej. Oczekiwali, że miasto wyraźnie zadeklaruje likwidację - po wybudowaniu obiektu - miejsc postojowych na parkingach naziemnych zlokalizowanych w sąsiedztwie.

- Przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych nie dawały żadnych możliwości

zmodyfikowania postępowania. Kontynuowaliśmy więc te negocjacje raczej na zasadzie badania potrzeb strony prywatnej i możliwości strony publicznej, aby zdobyć jak największe doświadczenie w procedurach projektów PPP, mając świadomość, że będziemy je jeszcze powtarzać. W tym postępowaniu nikt nie złożył oferty i zostało ono umorzone w listopadzie 2008 roku. Ale w tym też czasie trwały już prace nad ustawą o koncesjach na roboty budowlane lub usługi. Wrocław więc z kolejnym postępowaniem na parking czekał na wejście w życie nowych przepisów, przygotowując się do powtórnego uruchomienia projektu – mówi Elżbieta Kulpa.

PPP w trybach koncesji na roboty budowlane

W drugim kwartale 2009 roku Wrocław ogłosił ponownie postępowanie już w trybie koncesji na roboty budowlane. Zgłosiło się siedmiu oferentów.

W drugim postępowaniu pewne oczekiwania inwestorów, jakie miasto mogłoby spełnić, zostały uwzględnione. W prowadzonych negocjacjach miasto nadal oczekiwało dużej liczby miejsc postojowych, jednak w nowym postępowaniu przyjęło przedział od minimum 300 miejsc do maksymalnie 800. Również po poprzednich doświadczeniach i też dążąc do pozytywnego zakończenia projektu, miasto podjęło decyzję o partycypacji w przedsięwzięciu, właśnie ze względu na rewitalizację placu, który faktycznie przykrywając parking nie stanowi części użytkowanej i utrzymywanej przez koncesjonariusza. Zmieniono też okres koncesji. Analiza przy założeniu nowych warunków wykazała, że maksymalny okres eksploatacji może wynosić 40 lat. Ponadto jako załączniki do umowy koncesyjnej uwzględniono opracowanie określające politykę parkingową dla obszaru, w którym ma być zlokalizowany parking podziemny. Wynikało to z polityki parkingowej, opartej na szerszych dokumentach określających strategię rozwojową i politykę transportową miasta.

W chwili wszczęcia nowego postępowania rozstrzygnięto też konkurs na zagospodarowanie nawierzchni placu Nowy Targ. Miasto więc już dysponowało szczegółowymi wymaganiami dotyczącymi jego wyglądu. Ponadto w drugim postępowaniu wyznaczono okres projektowania i budowy parkingu podziemnego na 36 miesięcy. Przygotowując się do realizacji umowy PPP miasto wystąpiło o decyzję środowiskową, oraz podjęło kroki w celu uchwalenia dla obszaru tej inwestycji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.



Wizualizacja placu Nowy Targ

Wrocławski parking podziemny w formule PPP

Utworzono: czwartek, 01, wrzesień 2011 08:53 Agnieszka Serbeńska

Z siedmiu firm, które złożyły wnioski w postępowaniu z czterema prowadzono negocjacje. W efekcie ofertę złożyła jednak tylko jedna firma. Zawarto z nią umowę 16 lipca 2010 roku. Zaraz po jej zawarciu przystąpiono do prac archeologicznych mając świadomość, że one mogą przysporzyć trudności. Już na etapie negocjacji miasto wystąpiło do Konserwatora Wojewódzkiego o udzielenie informacji o tym, czego można się spodziewać w warstwach podziemnych miasta. Właśnie na etapie negocjacji oferenci chcieli uzyskać wiedzę o potencjalnych zagrożeniach zarówno w finansowaniu jak i dotrzymaniu terminu dla inwestycji z powodu wykopalisk archeologicznych. Te badania spoczęły na koncesjonariuszu, natomiast w umowie zawarto zapis umożliwiający zmianę terminu zakończenia inwestycji z powodu przedłużających się prac archeologicznych.

Elżbieta Kulpa z Urzędu Miejskiego Wrocławia przyznaje, że procedury PPP w oparciu o ustawę o koncesjach jest elastyczniejsza, dająca większe szanse pomyślnego zakończenia postępowania. Jednak oba postępowania na parking podziemny na placu Nowy Targ wykazały pewne bariery, szczególnie w przepisach prawa podatkowego i szeroko rozumianej transakcji PPP. Między innymi problemy pojawiają się w określeniu momentu powstania obowiązku podatkowego z tytułu świadczenia usługi przez podmiot prywatny i rozliczeń między stronami partnerstwa, trudne jest też samo rozliczenie podatku VAT. Pojawił się też problem odpisu amortyzacji oraz niejasności w podatku od nieruchomości. PPP nie jest też wolne od zagrożeń. Dla wieloletnich kontraktów wiąza się one z niestabilnością polskiego prawa, w tym przepisów podatkowych.

Agnieszka Serbeńska

Materiał na podstawie wystąpienia Elżbiety Kulpy z Urzędu Miejskiego Wrocławia, podczas spotkanie Grupy Roboczej – Parkingi w ramach Platformy PPP (18 sierpnia 2011 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa).

Zobacz również: [Parking podziemny pod Wawelem cz. I](#)