



Waloryzacja trwających umów na projektowanie



Uchwały Rady Ministrów

30 października 2023 r. Rada Ministrów podjęła Uchwałę zwiększającą limity finansowe:

Rządowego Programu Budowy
Dróg Krajowych do 2030 r.
(z perspektywą do 2033 r.)

o 2,6 mld zł

Programu Budowy 100 Obwodnic
na lata 2020-2030

o 100 mln zł.

Uzasadnienie do uchwał Rady Ministrów daje **możliwość zwiększenia limitu waloryzacji** w umowach na nadzór i projektowanie dla inwestycji drogowych ujętych w tych Programach.



Waloryzacja umów na dokumentację

Dla umów, które spełniają łącznie następujące kryteria:

- data składania ofert przypadła **przed 24 lutego 2022 r.**,
- umowa **nie została** jeszcze **zakończona**,
- umowa **dotyczy odcinka z RPBDK** lub **PB 100 Obwodnic**.



Waloryzacja umów na dokumentację

Zgodnie z uchwałą RM wymagane jest **indywidualne podejście do analizy każdej z umów**.

Zdiagnozowano **2 główne grupy umów**:

- wprowadzenie waloryzacji na umowach **nie posiadających takich postanowień**
- zwiększenie limitu waloryzacji **po indywidualnej analizie w zależności od obecnego limitu**



Waloryzacja umów na dokumentację

Z przeprowadzonej analizy wynika, że zawarcie aneksów waloryzacyjnych będzie obejmowało około **90 Umów**.

Zależnie od postanowień umownych przygotowane zostaną odpowiednie Aneksy do umów:

wprowadzające waloryzację,

lub

zmieniające dotychczasowe postanowienia w zakresie waloryzacji.



Waloryzacja umów na dokumentację

Szacuje się, że:

- **do 18 grudnia 2023 r.** – przygotowanie wzorów aneksów i przekazanie do PGRP w celu zaopiniowania;
- **do 15 stycznia 2024 r.** - uzgodnienia z MI w zakresie finansowania oraz uzyskanie opinii PGRP do treści wzorcowych aneksów;
- **od 25 stycznia 2024 r.** - proces zawierania aneksów.

WALORYZACJA UMÓW NA NADZÓR

Szacuje się, że:

- do **01.02.2023** r. – przygotowanie wzorów aneksów i przekazanie do PGRP w celu zaopiniowania,
- do **15.02.2024** r. - uzgodnienia z MI w zakresie finansowania oraz uzyskanie opinii PGRP do treści wzorcowych aneksów,
- od **01.03.2024** r. - proces zawierania aneksów.



Umowa wzorcowa na projektowanie



Umowa wzorcowa na projektowanie

CEL stworzenia umowy:

1. Ujednolicenie zapisów poprzez **stworzenie wzorcowego dokumentu** stosowanego przez **wszystkie Oddziały GDDKiA**;
2. Wprowadzenie kluczowych **zmian** i **regulacji** wynikających z **potrzeb rynkowych**;
3. **Aktualizacja** dotychczas stosowanych zapisów.



Umowa wzorcowa na projektowanie

KLUCZOWE ZMIANY wprowadzone do umowy

Waloryzacja wynagrodzenia z limitem +/- 10% wynagrodzenia netto.

$$P_n = 0,5 + 0,32 \frac{CPI_n}{CPI_o} + 0,18 \frac{W_n}{W_o}$$

gdzie:

P_n - współczynnik waloryzacyjny

CPI - wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (wskaźnik inflacji)

W - przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw - ogółem



Umowa wzorcowa na projektowanie

KLUCZOWE ZMIANY wprowadzone do umowy

Zwiększenie płynności finansowej Biur Projektowych:

- poprzez większą liczbę płatności za **Elementy TER**
- dopuszczenie płatności częściowych w zakresie **badań geologicznych i geotechnicznych**
- zaliczka w wysokości **10% wynagrodzenia brutto**.
- Zabezpieczenie Należytego Wykonania Umowy – **5%**.



Umowa wzorcowa na projektowanie

KLUCZOWE ZMIANY wprowadzone do umowy

- Maksymalna Wartość Zobowiązania – **115%** wysokości wynagrodzenia brutto.
- Kary umowne liczone **od wartości** wynagrodzenia netto i elementu TER.
- Redukcja kar w przypadku zwłoki w wykonaniu **pośrednich elementów TER**, a dotrzymaniu terminu **kluczowych elementów TER**.
- Procedura odbioru dokumentacji dostosowana do „nowego” **Zarządzenia 28**.



Umowa wzorcowa na projektowanie

WSPÓLNA PRACA nad zapisami i **SPOTKANIA** z branżą

wrzesień 2022 r.

rozpoczęcie spotkań z branżą, na których wspólnie wypracowywano wzorcowe zapisy.

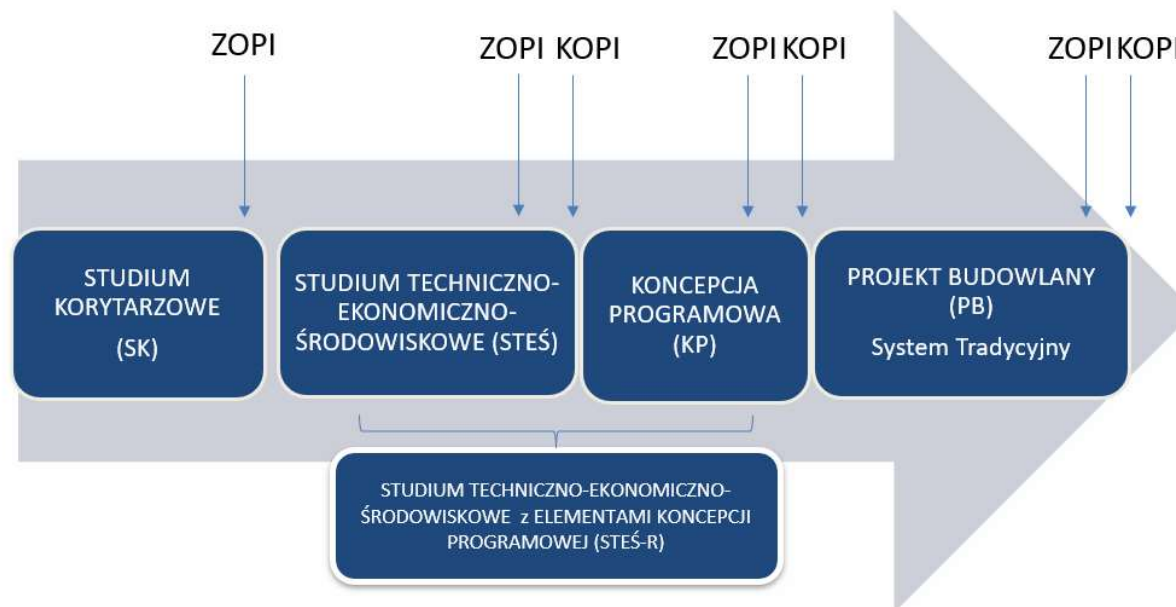
styczeń 2024 r.

planowane wprowadzenie wzorca umowy do stosowania.



„Nowe” Zarządzenie 28 -ocena i odbiór dokumentacji

„Nowe” Zarządzenie 28



DZISIAJ zgodnie z Zarządzeniem 28 z 2018 r.

ZOPI – na koniec etapu potwierdzenie kompletności materiałów i rekomendacja Oddziału

KOPI – na koniec procesu, weryfikacja efektów pracy Oddziału i ew. potwierdzenie rekomendacji przed złożeniem wniosków o DŚU/ZRID czy przetargiem w P&B



„Nowe” Zarządzenie 28

CEL ZMIANY

1. Usprawnienie procedury **weryfikacji jakościowej dokumentacji**.
2. **Wzmocnienie udziału k.o. Centrali** w całym etapie przygotowania inwestycji.
3. **Skrócenie czasu trwania oceny i odbioru**
(jedno posiedzenie oceniające dokumentację - ZOPI).
4. **Likwidacja nieścisłości i niekonsekwencji pomiędzy ZOPI a KOPI**
poprzez jednokrotną ocenę dokumentacji.



„Nowe” Zarządzenie 28

GŁÓWNE ZMIANY:

1. **Jednokrotna finalna ocena dokumentacji** – posiedzenie ZOPI.
2. **Dwuczłonowość posiedzenia ZOPI.**
3. Obowiązkowy **udział Centrali** od początku opracowywania dokumentacji.



„Nowe” Zarządzenie 28

Kolejny krok:

Zmiana Zarządzenia 58 z 2015 r.

w tym:

1. Rezygnacja ze stadiów SK i KP.
2. Aktualizacja wymagań we wzorcowych dokumentach (zeszyty).

Załączniki do zarządzenia Nr 58 Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 listopada 2015r.

Załącznik Nr 1

Przewidywane i uśrednione okresy trwania procesu przygotowania dokumentacji

L.p.	Etapy procesu inwestycyjnego	Przewidywany okres [m-ce]	Uwaga
Elementy dokumentacji			
1	Stadium Korytarzowe	6-9	
2	Stadium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe	14-23	
3	Stadium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej	15-38	
4	Koncepcja Programowa	9-27	
Decyzje			
5	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	6-18	
6	Uzyskanie ostateczności DŚU	1-6	
7	Procedury odbiorowe dokumentacji	1-3	



Rola zewnętrznego weryfikatora dokumentacji projektowej

Rola zewnętrznego weryfikatora dokumentacji projektowej

Jak zapewnić skuteczną weryfikację dokumentacji?

Zewnętrzny weryfikator?



Rola zewnętrznego weryfikatora dokumentacji projektowej

Dotychczasowe doświadczenia GDDKiA:

1. Zewnętrzny weryfikator dla dużych zadań w latach 2008-2011
2. Zakres weryfikacji (PB Budowa S8 odc. w. Lazurowa – w Prymasa Tysiąclecia):
 - ✓ kompletność opracowania,
 - ✓ zgodność z wymaganiami zawartymi we właściwej decyzji lokalizacyjnej, zgodność z liniami rozgraniczającymi,
 - ✓ zgodność z obowiązującymi przepisami technicznymi, normami, wydanymi warunkami technicznymi, uzgodnieniami urzędzeń obcych,
 - ✓ zgodność map (współrzędnych, punktów wysokościowych)
- na stykach opracowań,

... cd. następny slajd



Rola zewnętrznego weryfikatora dokumentacji projektowej

Zakres weryfikacji (PB Budowa S8 odc. w. Lazurowa – w Prymasa Tysiąclecia) cd.:

- ✓ zgodność z ustaleniami z organizowanych spotkań dotyczących przedmiotowej dokumentacji (zgodność z protokołami z odbytych spotkań)
- ✓ kompletność dokonanych uzgodnień,
- ✓ zgodność opracowywanych projektów budowlanych, wykonawczych i materiałów przetargowych oraz przeprowadzenia wykupu gruntów z zakresem zamówienia,
- ✓ kompletność opracowanych projektów wykonawczych w stopniu szczegółowości niezbędnej do realizacji inwestycji,
- ✓ zgodność materiałów przetargowych z zakresem wymagań wskazanego funduszu europejskiego,
- ✓ poprawność części obliczeniowej, przedmiarów robót, kosztorysów ślepych i inwestorskich i zgodność z obowiązującymi przepisami i ustawami.





Znaczenie Analizy Kosztów i Korzyści



Analiza Kosztów i Korzyści

Dlaczego AKK jest tak istotna:

- Wspiera proces decyzyjny
- Pokazuje czy inwestycja jest opłacalna
- Pomaga ustalić priorytet realizacji projektów / ranking projektów
- Pokazuje czy projekt może być współfinansowany przez UE ($ENPV > 0$)
- Jeżeli $ENPV < 0$ to oznacza, że społeczeństwo nie potrzebuje inwestycji w takiej formie.



Analiza Kosztów i Korzyści

Najczęstsze błędy (1):

- Kopiowanie danych ekonomicznych z innego projektu
- Błędy w formułach
- Zbędne dane – niewnoszące żadnej wartości dla projektu
- Niewłaściwy zakres czasowy inwestycji
- Koszty utrzymania i remontów generalnych - nieadekwatne



Analiza Kosztów i Korzyści

Najczęstsze błędy (1):

- Stopa dyskontowa 4,5% zamiast 3% (na lata 2021 -2027)
- Czy zawsze budowa jest korzystna? – brak analizy
- Brak możliwości weryfikacji – usuwanie formuł
- Wartość rezydualna – nie zawsze dodawana
- Wariant bezinwestycyjny nie jest zawsze taki sam

Analiza Kosztów i Korzyści

Brak ewidentnych korzyści [wartości podano w PLN]

Lata	Korzyści czasu użytkowników pojazdów	Korzyści w eksploatacji pojazdów	Koszty wypadków	Korzyści ze zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza	Korzyści ze zmniejszenia zmian klimatycznych	Korzyści ze zmniejszenia hałasu	Razem
2028	15 962 651	-3 004 120	74 081	-2 818 601	-280 937	-2 634	9 930 440
2029	16 882 818	-2 864 673	-267 125	-1 942 137	-213 533	-2 960	11 592 389
2030	17 829 387	-2 823 308	-521 267	-1 020 238	-142 768	-3 301	13 318 504
2031	18 916 553	-2 888 923	-589 991	-1 061 684	-150 904	-3 462	14 221 590
2046	30 690 150	-3 866 794	-442 153	-2 616 030	-339 966	-6 345	23 418 862
2047	31 561 186	-3 925 195	-449 848	-2 751 026	-354 959	-6 555	24 073 603
2048	32 431 596	-3 983 596	-457 327	-2 887 627	-370 255	-6 766	24 726 024
2049	33 316 837	-4 041 997	-464 941	-3 027 989	-385 856	-6 982	25 389 073
Suma	569 666 508	-74 920 346	-12 621 204	-41 990 893	-5 550 603	-106 882	434 476 579

Czy taka obwodnica jest zasadna ekonomicznie?

Analiza Kosztów i Korzyści

Niewłaściwy zakres czasowy inwestycji – inwestycja projektowana w 2023 r.

ROK		2018	2019	2020	2021	2022
nakłady drogowe		-11184884	-26764730	-38449614	0	0
czędnosci użytkownik		-	-	-	21 083 912	21 238 034
korzyści netto		- 11 184 884	- 26 764 730	- 38 449 614	21 083 912	21 238 034
Roczne	0,045	- 11 184 884	- 25 612 182	- 35 209 463	18 475 761	17 809 394
zdyskont	0,2	- 11 184 884	- 22 303 942	- 26 701 121	12 201 338	10 242 107
owane	0,26	- 11 184 884	- 21 234 172	- 24 201 201	10 528 551	8 414 032
korzyści	0,5	- 11 184 884	- 17 843 153	- 17 088 717	6 247 085	4 195 167
netto	0,6	- 11 184 884	- 16 727 956	- 15 019 380	5 147 439	3 240 667
ROK		2018	2019	2020	2021	2022
Koszty Inwestycji		11 684 884	27 264 730	38 949 614		



Analiza Kosztów i Korzyści

Brak możliwości weryfikacji danych

	A	B	C
43			
44	Wyszczególnienie	ENPV	ERR
45	Wartości wskaźników	318 118 333,29	0,3607
46			
47	Wrażliwość ENPV, ERR, B/C		
48			
49	Wyszczególnienie	ENPV	ERR
50	SDR (-15%)	269 102 845,66	32,6755060824327%
51	Koszty inwestycyjne (+35%)	303 838 704,24	29,5947%
52	Jednostkowy koszt czasu (+15%)	337 743 730,25	37,4048%
53	Jednostkowy koszt czasu (-15%)	298 492 936,33	34,6918%

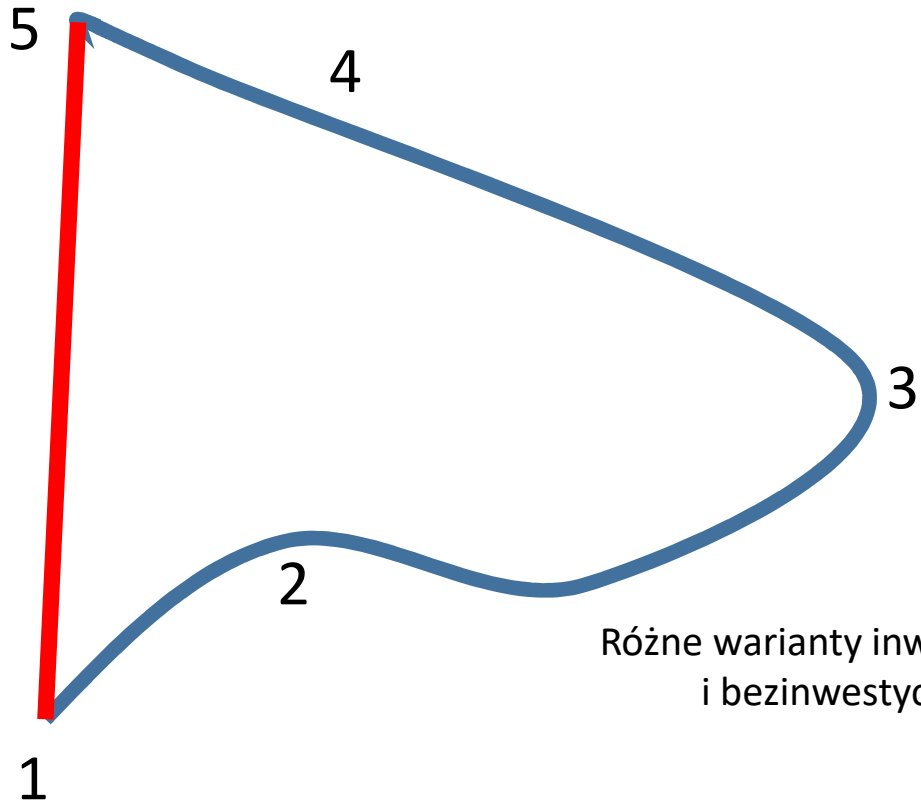


Analiza Kosztów i Korzyści

Zbędne obliczenia – wyliczenie ENPV dla dyskonta na poziomie 60%

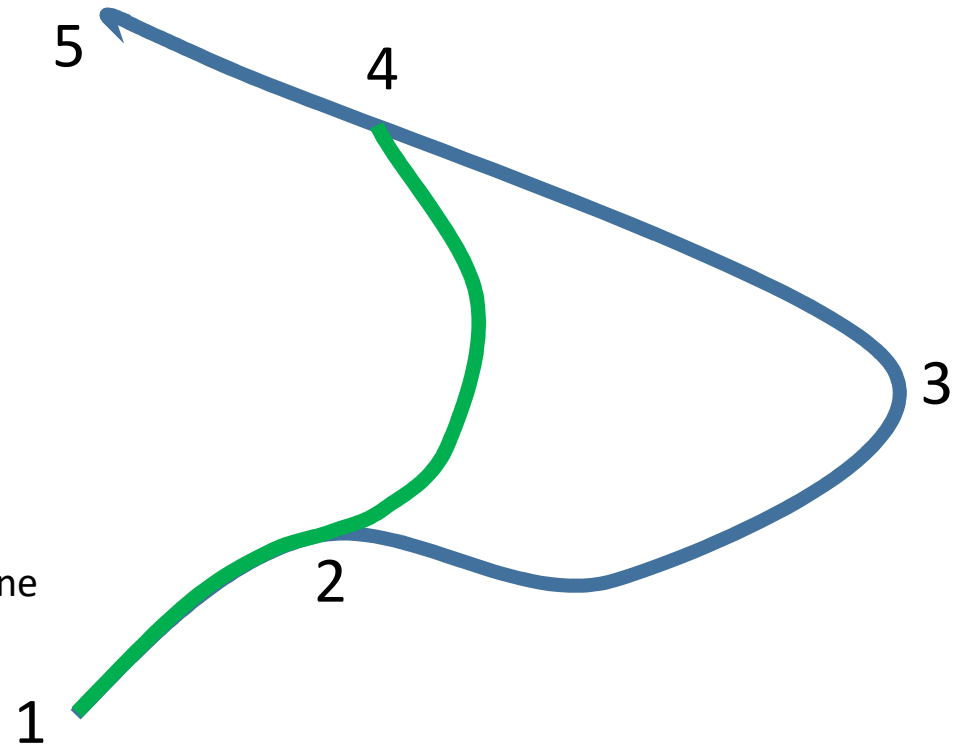
	A	B	C	AA	AB
1	ROK		2018	2042	
2	nakłady drogowe		-11184884	0	
3	oszczędności użytkowników		-	76 329 214	
4	korzyści netto		- 11 184 884	76 329 214	ENPV
5	Roczne	0,045	- 11 184 884	26 539 933	289 124 723
6	zdyskont	0,2	- 11 184 884	960 154	22 909 334
7	owane	0,26	- 11 184 884	295 141	0
8	korzyści	0,5	- 11 184 884	4 534	- 26 424 967
9	netto	0,6	- 11 184 884	963	- 28 671 017

Analiza Kosztów i Korzyści



W0 – 1,2,3,4,5

W1 – 1,5



W0 – 1,2,3,4

W2 – 1,2,4

Analiza Kosztów i Korzyści

Duże skoki w kosztach – niemające uzasadnienia



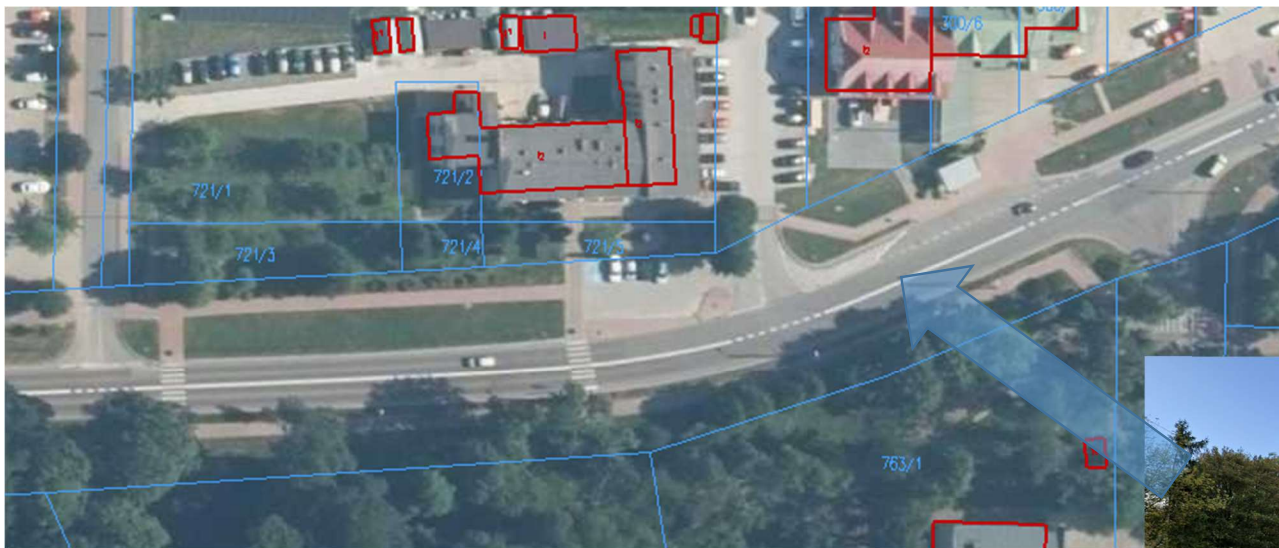


BRD a rozwiązania projektowe



BRD a rozwiązania projektowe

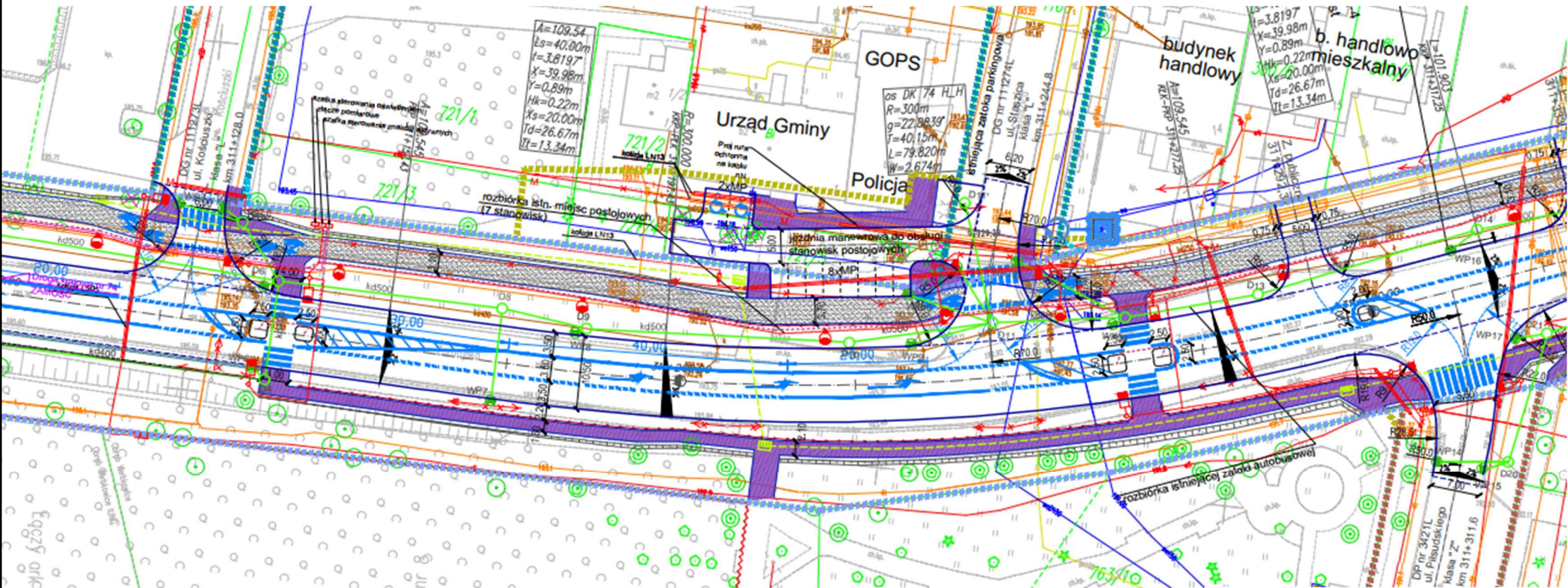
Obecny stan:





BRD a rozwiązania projektowe

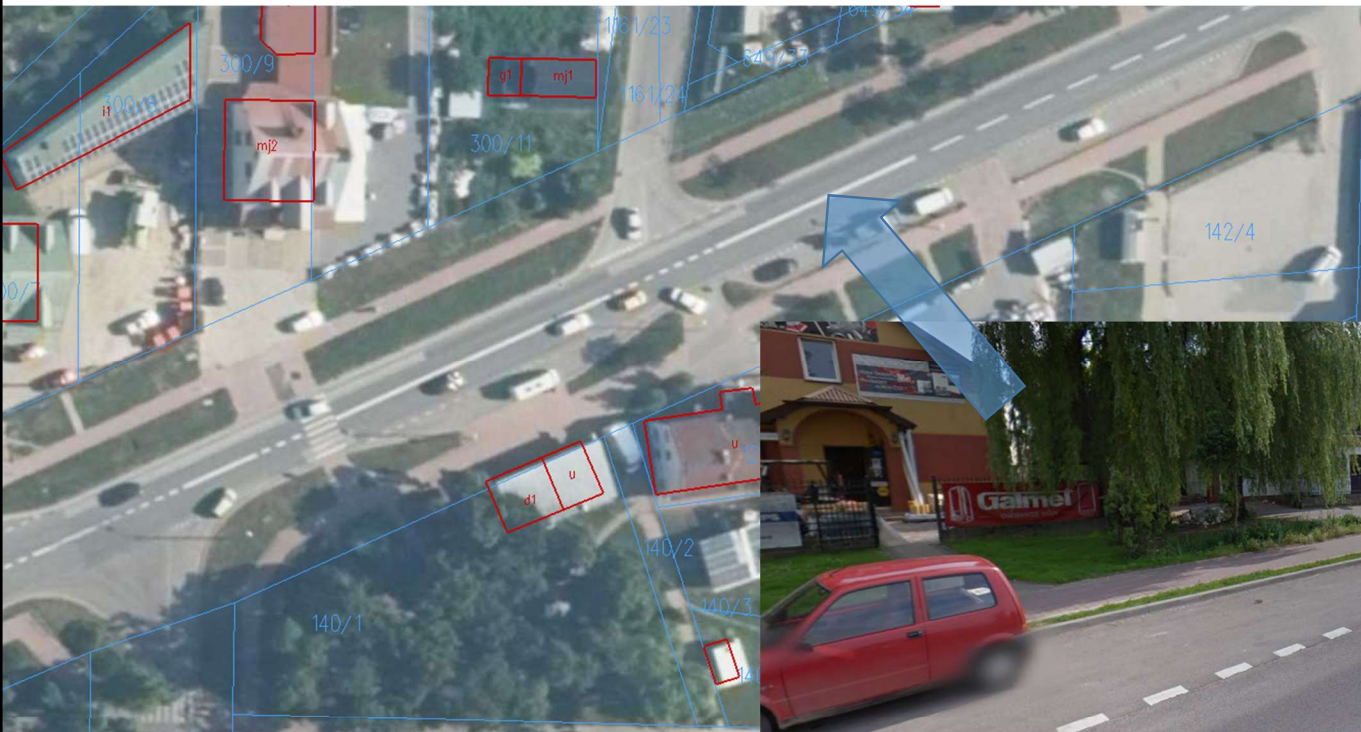
Docelowe / planowane rozwiązanie:





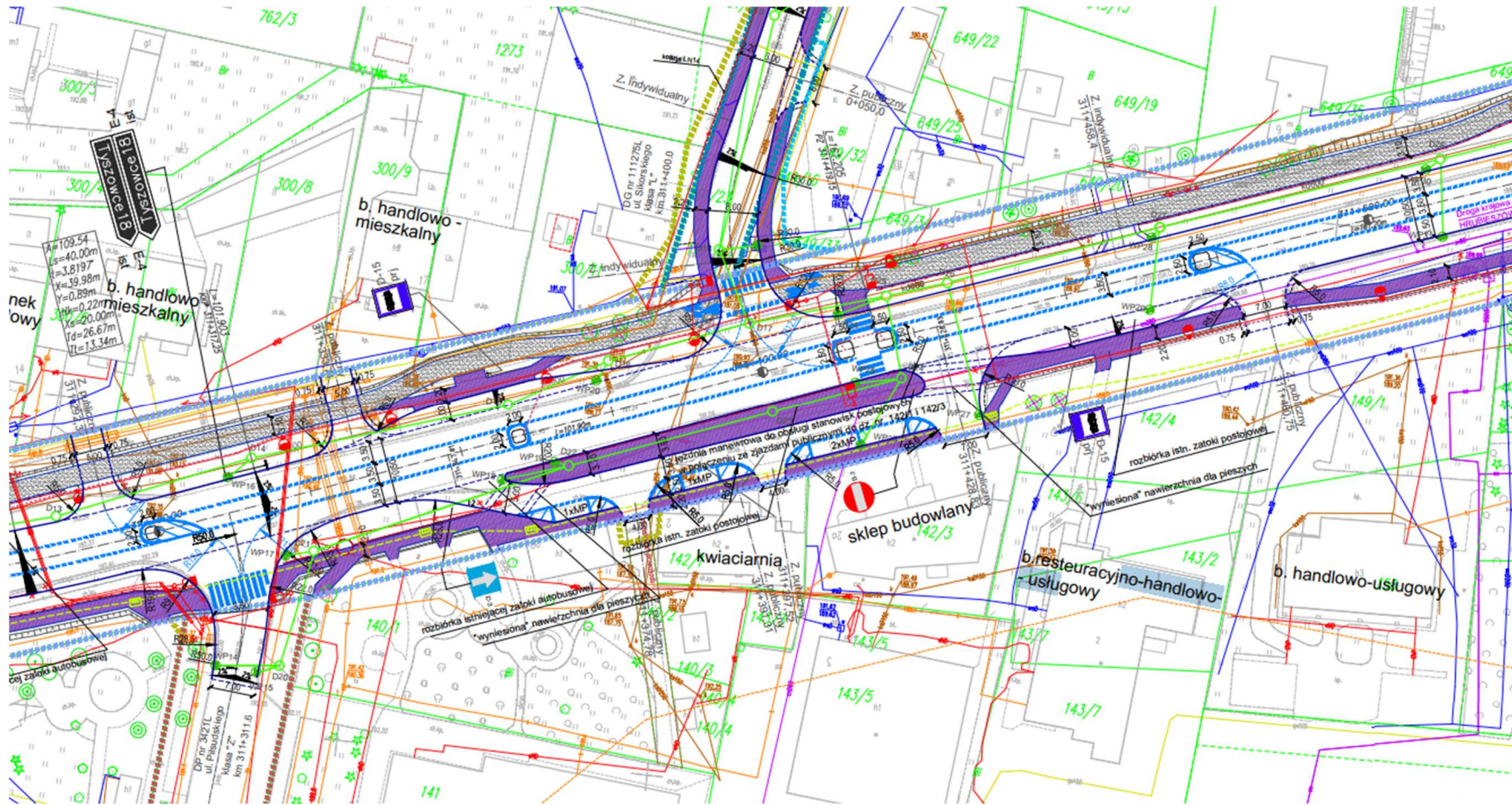
BRD a rozwiązania projektowe

Obecny stan:



BRD a rozwiązania projektowe

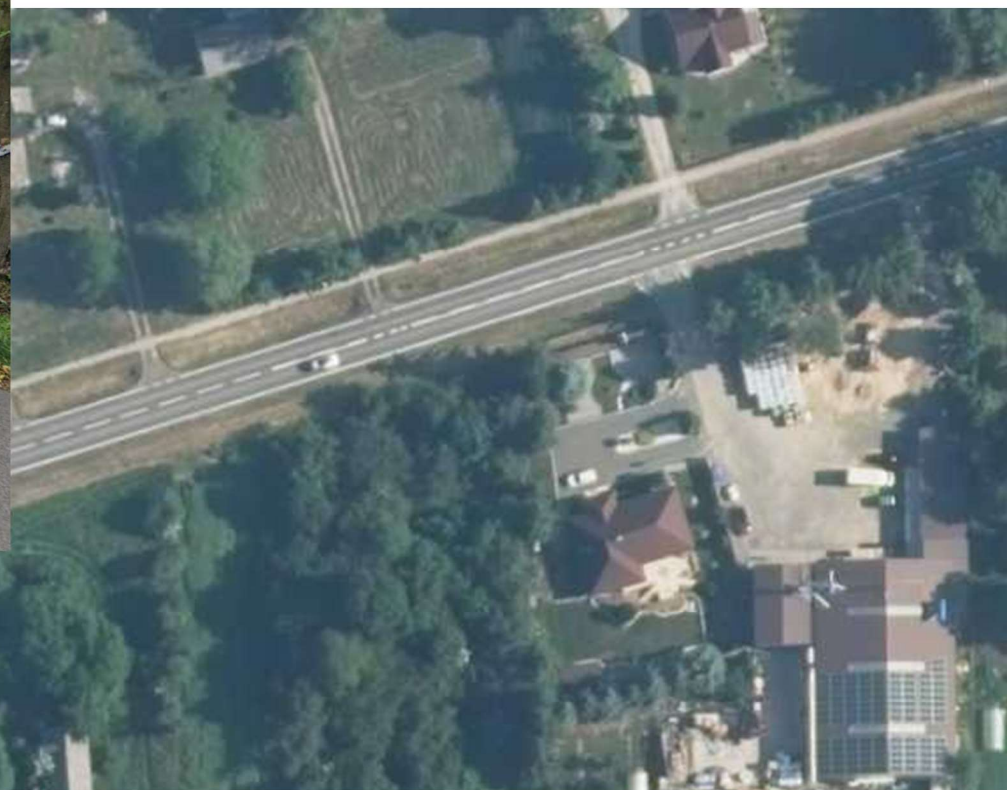
Docelowe / planowane rozwiązanie:





BRD a rozwiązania projektowe

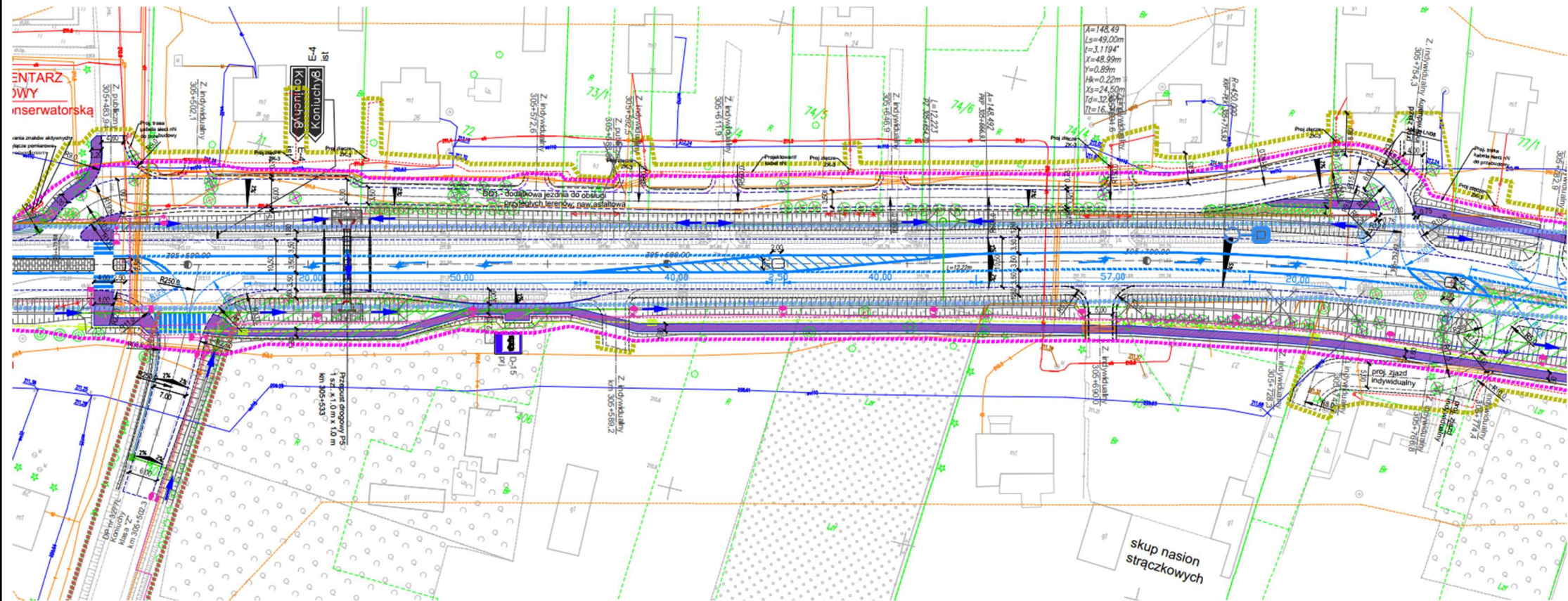
Obecny stan:





BRD a rozwiązania projektowe

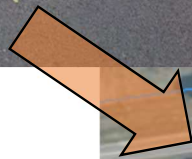
Docelowe / planowane rozwiązanie:





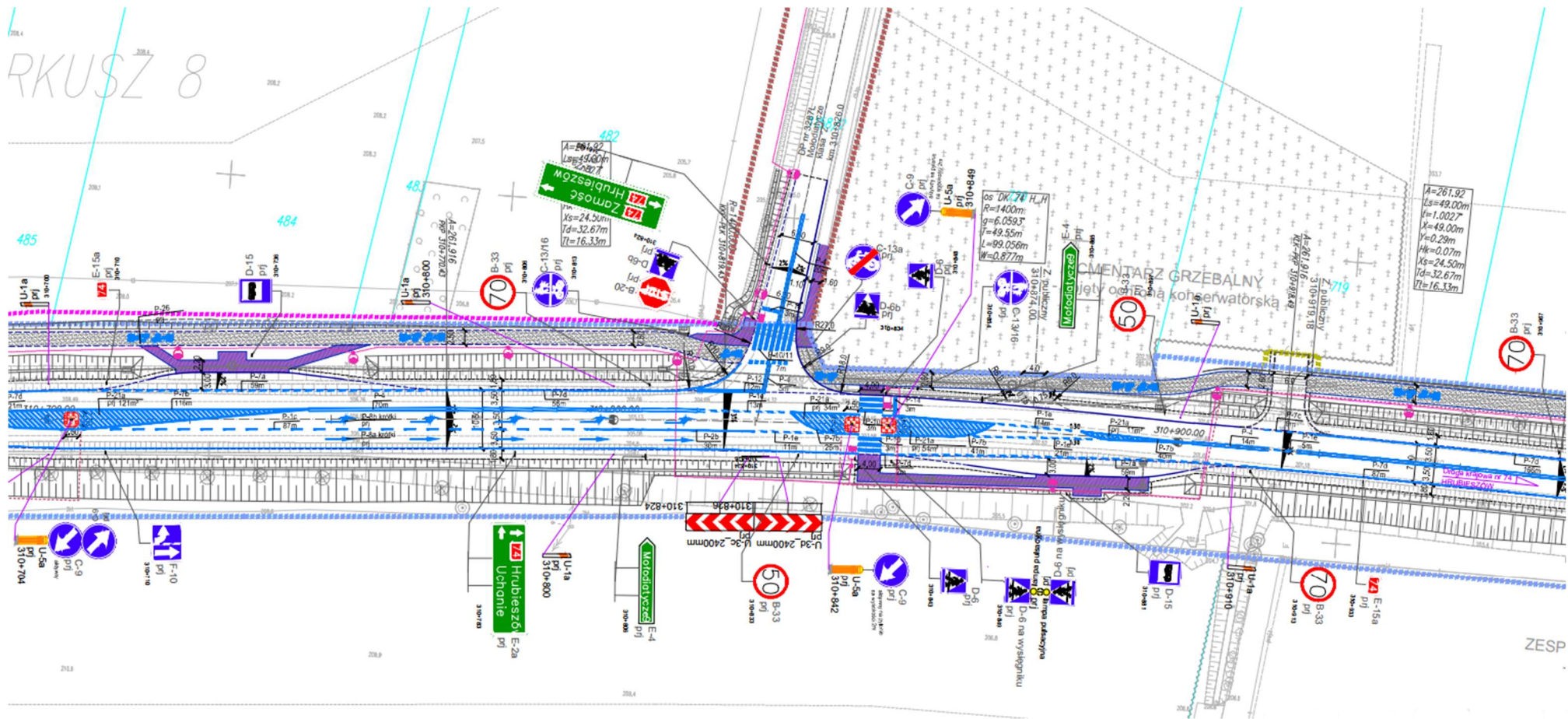
BRD a rozwiązania projektowe

Obecny stan:



BRD a rozwiązania projektowe

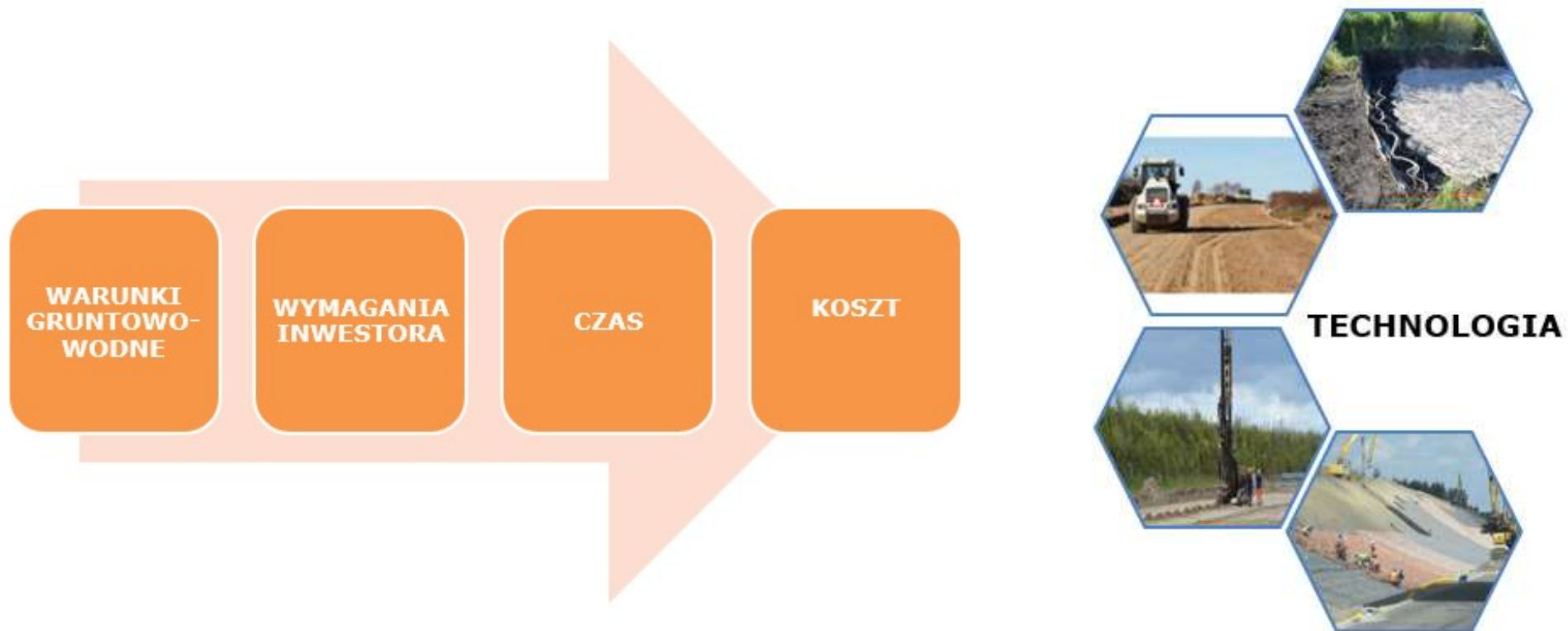
Docelowe / planowane rozwiązanie:





Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

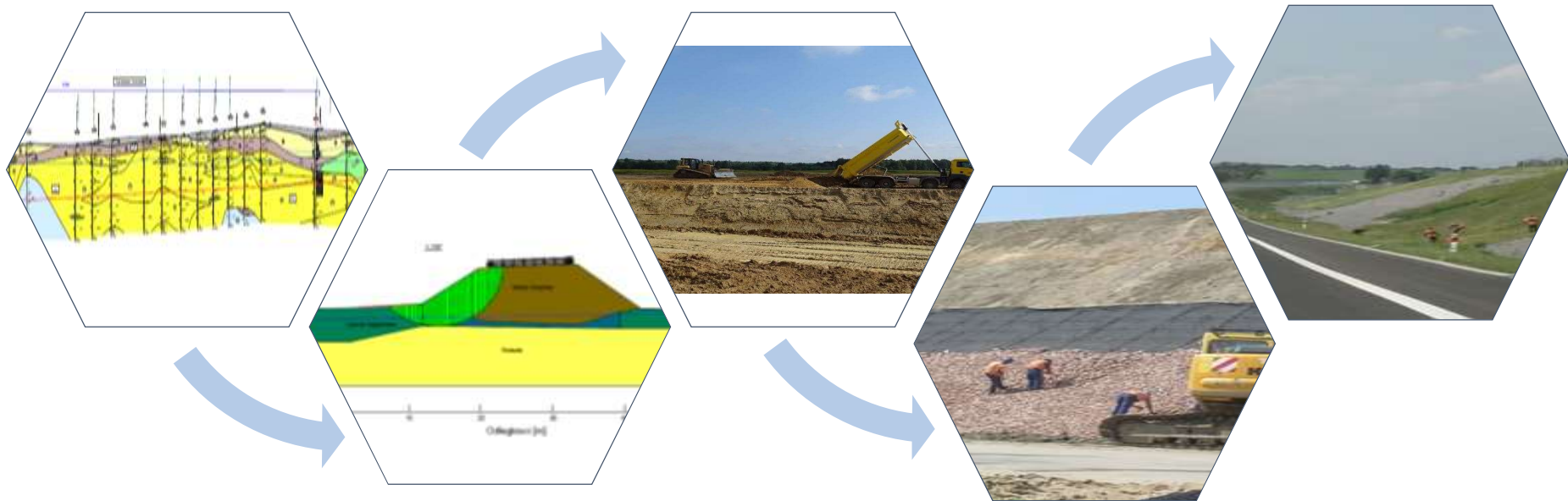


Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

PFU

1.1.1 Charakterystyczne parametry określające zakres Robót

Obowiązkiem Wykonawcy jest wzmocnienie podłoża gruntowego i zapewnienie stateczności skarp wykopów oraz nasypów w zakresie dostosowanym do warunków gruntowo-wodnych.



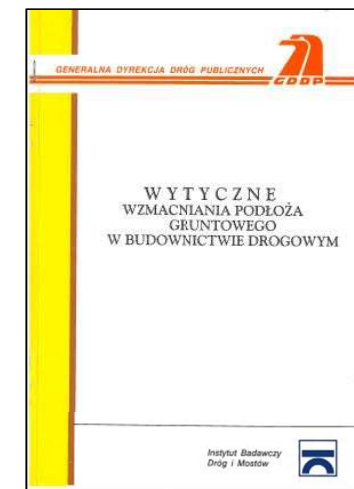
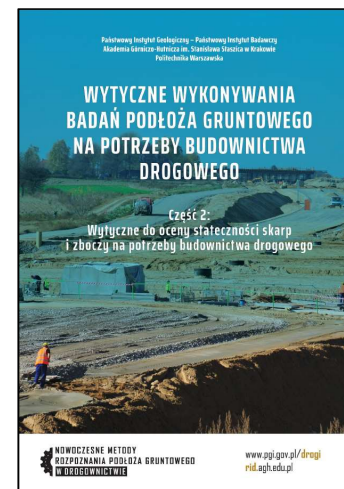
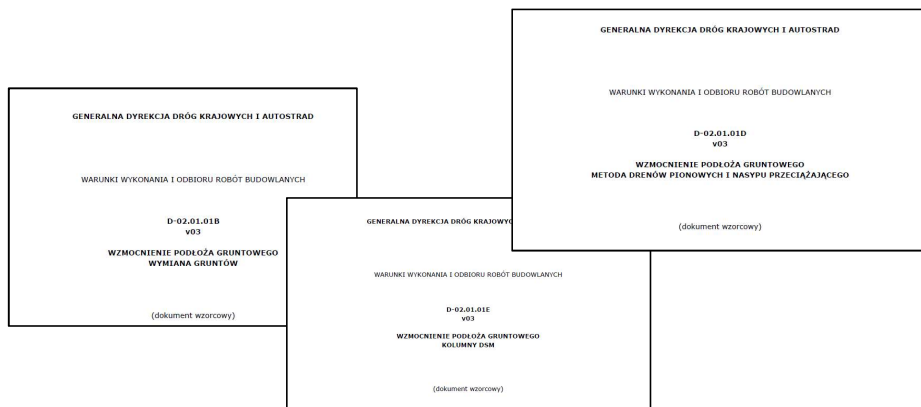


Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

PFU

Wymagania inwestora:

1. wymagania określone w PFU wraz z załącznikami,
2. obowiązujące przepisy prawa,
3. Wzorce i Standardy (WiS) ministra właściwego ds. Transportu wymienione w PFU
4. zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
5. wiedza techniczna o ile nie stoi w sprzeczności z 1-4





Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

PFU

1.2 Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wykonawca w ramach ZKK i CnU ma zaprojektować rozwiązania i wykonać Roboty zgodne z Wymaganiami Zamawiającego na **podstawie wiążących dokumentów przekazanych przez Zamawiającego, w tym wyników badań geologicznych i geotechnicznych.**

Nie dopuszcza się rozwiązań, które wymagają rozpoznania wykraczającego poza zakres określony w dokumentacjach przekazanych wraz z PFU.

Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

PFU

Zapis wprowadzony w brzmieniu uzgodnionym przez branżę:



GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, dnia 30. 03. 2023 r.

DPZ.DPZ 6.025.2.2023.BK

Pani
Barbara Dzieciuchowicz
Prezes Zarządu
Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej
Drogownictwa

Pan
Jan Styliński
Prezes Zarządu
Polskiego Związku Pracodawców
Budownictwa

Panowie Państwo Prezesi,

w związku z ostatnimi zmianami stosowanego przez GDDKIA wzorcowego programu funkcjonalno – użytkowego (PFU) oraz odwołaniami PZPB od postanowień PFU stanowiących element dokumentacji przetargowej, pragnę poinformować członków PZPB oraz innych wykonawców o przyczynach wprowadzanych w PFU zmian.

W związku z powyższym w toku prowadzonych rozmów **PZPB złożył propozycję zmiany PFU** zgodnie, z którą na wykonawcę został nałożony obowiązek projektowania rozwiązań i wykonania robót mieszczących się w obszarze objętym badaniami podłoża udostępnionymi przez GDDKIA. Wyjątkiem od tej zasady miała być sytuacja w której ww. badania nie byłyby wystarczające do prawidłowego zaprojektowania i realizacji robót.

GDDKIA po gruntownym przeanalizowaniu argumentów oraz propozycji przedstawianej przez PZPB przedstawił rozwiązanie kompromisowe, zgodnie z którym:

„Nie dopuszcza się rozwiązań, które wymagają rozpoznania wykraczającego poza zakres określony w dokumentach wskazanych przez Zamawiającego w ppkt 2)”. Dla rozwiązań szczegółowych zawartych w projekcie budowlanym Wykonawca zapewni wykonanie badań uzupełniających zgodnie z wymaganiami określonymi w SP.40.20.00-40.50.00 w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej i Czasu na Ukończenie.

Powyższy akapit nie ma zastosowania w sytuacji, w której:

- badania przekazane przez Zamawiającego w ppkt 2), nie są wystarczające do prawidłowego zaprojektowania i wykonania Robót zgodnie z Wymaganiami Zamawiającego i Prawa - w takim przypadku zastosowanie mają Warunki Kontraktu lub przepisy prawa,
- zastosowanie znajduje Subklauzula 13.2 (Inżynieria wartości).”

Propozycja ta została zaakceptowana przez przedstawicieli PZPB, czego skutkiem było wycofanie wszystkich 9 złożonych przez PZPB odwołań.

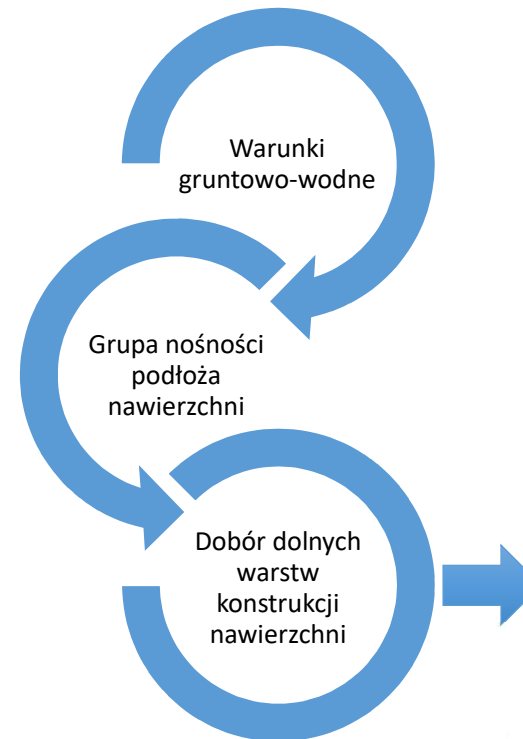
Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

Nie dopuszcza się rozwiązań, które wymagają rozpoznania wykraczającego poza zakres określony w dokumentacjach przekazanych wraz z PFU.

Poza geologią do konieczne do uwzględnienia wymagania katalogów konstrukcji nawierzchni:

- 7.3. Warunki gruntowo-wodne do celów projektowania konstrukcji nawierzchni z zastosowaniem *Katalogu* są scharakteryzowane poprzez określenie grupy nośności podłoża gruntowego nawierzchni od G1 do G4.
- 7.4. W celu określenia grupy nośności podłoża nawierzchni z zastosowaniem *Katalogu* należy ocenić:
- warunki wodne do głębokości 2 m od zakładanego spodu konstrukcji nawierzchni,
 - rodzaj i właściwości gruntu zalegającego do głębokości 1 m od zakładanego spodu konstrukcji nawierzchni.

Należy także ocenić czy w warstwach dolnych podłoża, poniżej 1 m od spodu konstrukcji nawierzchni, nie występują warstwy słabe, wymagające indywidualnego projektowania.

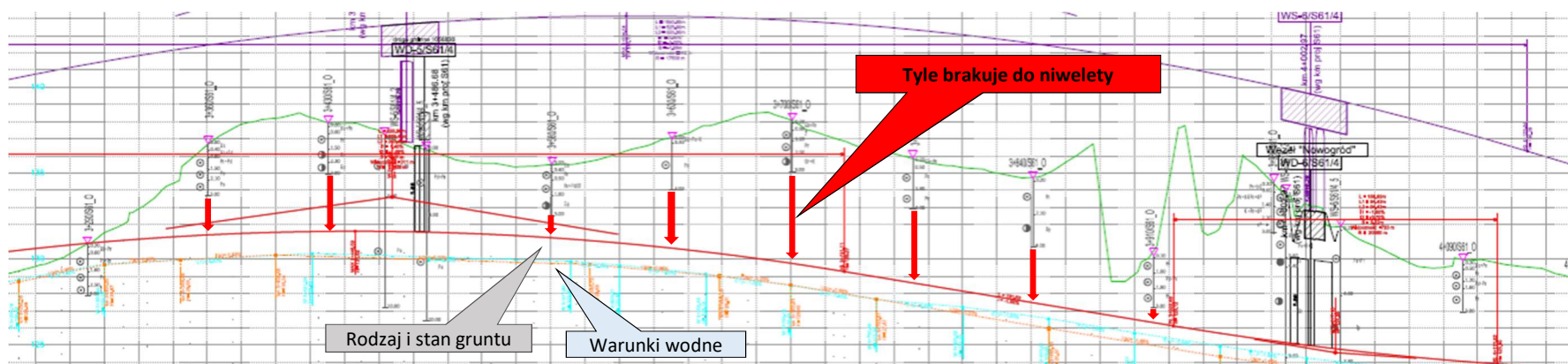


		TYP 1	
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA	G4	PP 15 WM 20 WUP 25	120 MPa 50 MPa 25 MPa
	G3	PP 15 WM 20 WUP 20	120 MPa 50 MPa 35 MPa
	G2	PP 15 WM 20	120 MPa 50 MPa
	G1	PP 15	120 MPa 80 MPa

Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

Jak jest?

- rozwiązania wykraczające poza zakres rozpoznania podłoża wynikający z przekazanych w przetargach dokumentacji (w tym „optymalizacja” niwelety), np.:



- proponowane technologie wzmocnień nie dostosowane do geologii (np. za płytkie wzmocnienia);
- pomijanie obszarów wymagających wzmocnień.



Praktyczne aspekty projektowania wzmocnień podłoża zgodnie z PFU

Zwracamy i będziemy zwracać szczególną uwagę na:

- zgodność przedstawianych wyjaśnień udzielonych przez Oferentów (w toku pytań technicznych czy badania RNC) z wymaganiami określonymi w PFU, w tym na dostosowanie zakresu o rodzaju wzmocnień podłoża do wyników badań zawartych w przekazanych materiałach;
- zgodność rozwiązań projektowych opracowywanych przez Wykonawcę po zawarciu Umowy na P&B z warunkami kontraktu, w tym z pkt 1.2 PFU.