



Spotkanie informacyjne z firmami świadczącymi usługi projektowania i nadzoru inwestorskiego na rzecz GDDKiA



Cykl spotkań z biurami projektowymi

Cykl spotkań z biurami projektowymi

27.04.2023 r. – początek spotkań z biurami projektowymi

Formuła:

Biuro projektów – Oddział GDDKiA – Centrala GDDKiA

Dobór biur

Wykonawca dokumentacji Aktualny	Ranking wg łączna długość	Suma z łączna długość
⊗ Multiconsult Polska Sp. z o.o.	1	286,713
⊗ Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o.	2	282,18
⊗ Trakt Sp. z o.o. sp. k.	3	221,695
⊗ Transprojekt Gdański Sp. z o.o.	4	211,596
⊗ Ivia SA	5	155,916
⊗ TPF Sp. z o.o.	6	133,988
⊗ Databout sp. z o.o.	7	119,922
⊗ Mosty Katowice Sp. z o.o.	8	116,406
⊗ Aecom Polska Sp. z o.o.	9	112,47
⊗ Europrojekt Gdańsk SA	10	110,471
⊗ MPRB Sp. z o.o.	11	105,581
⊗ Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.	12	73
⊗ Sweco Engineering Sp. z o.o.	13	71,967

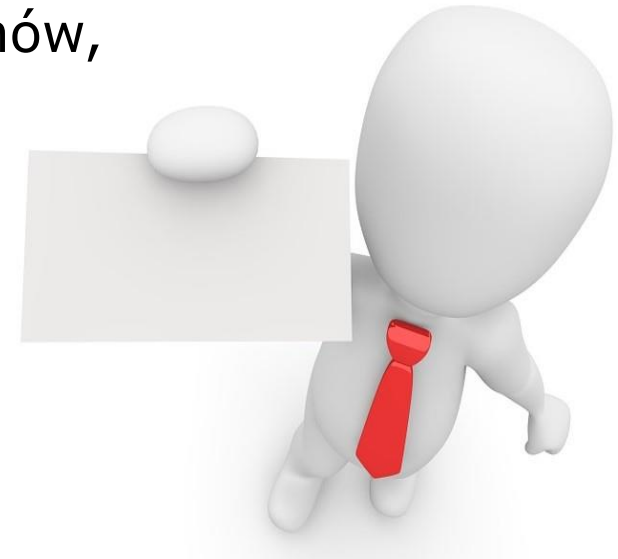
Lp.	Wykonawca dokumentacji Aktualny	Ranking wg łączna długość	Ranking wg Liczba Odc
⊗ Complex Projekt Sp. z o.o. Biuro Projek			
⊗ Halcrow Group Limited			
⊗ Egis Poland Sp. z o.o.			
⊗ Lafrentz Polska Sp. z o.o.	1	Multiconsult Polska Sp. z o.o.	1
⊗ Trakt Sp. z o.o.	2	Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o.	4
	3	Trakt Sp. z o.o. sp. k.	3
	4	Transprojekt Gdański Sp. z o.o.	3
	5	Ivia SA	2
	6	TPF Sp. z o.o.	6
	7	Databout sp. z o.o.	5
	8	Mosty Katowice Sp. z o.o.	4
	9	MPRB Sp. z o.o.	4
	10	Aecom Polska Sp. z o.o.	8
	11	Europrojekt Gdańsk SA	7
	12	Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.	10
	13	Halcrow Group Limited	7
	14	Sweco Engineering Sp. z o.o.	10
	15	Complex Projekt Sp. z o.o. Biuro Projektowo-Konsultingowe	10

Wykonawca dokumentacji Aktualny	Ranking wg Liczba Odc	Liczba Odcinków
Multiconsult Polska Sp. z o.o.	1	13
Ivia SA	2	12
Trakt Sp. z o.o. sp. k.	3	11
Transprojekt Gdański Sp. z o.o.	3	11
Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o.	4	10
Mosty Katowice Sp. z o.o.	4	10
MPRB Sp. z o.o.	4	10
Databout sp. z o.o.	5	7
TPF Sp. z o.o.	6	6
Halcrow Group Limited	7	5
Biuro Projektów Trasa Sp. z o.o.	7	5
Europrojekt Gdańsk SA	7	5
Lafrentz Polska Sp. z o.o.	7	5
	8	4
	8	4
	8	4
	9	3
	9	3

Łączna długość odcinków w przygotowaniu przez te firmy to ok 2200 km

Cel spotkań - omówienie

1. Kluczowych problemów w ramach realizowanych umów,
2. Stanu zaawansowania prac,
3. Działań wymaganych do podjęcia,
celem terminowej realizacji przedmiotu umowy,



1. Konieczność ujednoczenia wymagań i zapisów SWZ
– patrz umowa wzorcowa,
2. Waloryzacja trwających umów,
3. Wspólne podejmowanie działań celem dotrzymania terminów umownych,
4. Wprowadzenie powtarzających się cykli spotkań.



Umowa wzorcowa na projektowanie

Cel stworzenia wzorcowej umowy na projektowanie

1. Ujednoczenie 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.



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



gdzie:


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

P_n - współczynnik waloryzacyjny

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

W - przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw - ogółem

2. Zwiększenie płynności finansowej Biur Projektowych

- 
- a. poprzez większą liczbę płatności za Elementy TER
 - b. dopuszczenie płatności częściowych w zakresie badań geologicznych i geotechnicznych
 - c. zaliczka w wysokości 10% wynagrodzenia brutto.
 - d. Zabezpieczanie Należytego Wykonania Umowy - 5%.



3. Maksymalna Wartość Zobowiązania - 115% wysokości wynagrodzenia brutto.
4. Kary umowne liczone od wartości wynagrodzenia netto i elementu TER.
5. Redukcja kar w przypadku zwłoki w wykonaniu pośrednich elementów TER, a dotrzymaniu terminu kluczowych elementów TER.

6. Uzyskanie DŚU przez Zamawiającego na podstawie kompletnych materiałów do wniosku o DŚU przygotowanych przez Wykonawcę.
7. Roszczenia (zmiana terminu, zakresu, wynagrodzenia) - wprowadzenie procedury analogicznie jak w SWK.
8. Przejęcie praw autorskich w momencie odbioru opracowań (udzielenie licencji z dniem przekazania utworów do czasu przeniesienia praw).





9. Zmiana terminu umownego w przypadku prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania DŚU dłużej niż 1 rok od dnia zawiadomienia o jego wszczęciu.
10. Zmiana Umowy w przypadku zmiany przepisów prawa o ile Wykonawca wykaże ich wpływ na należyte wykonanie Umowy lub termin wykonania lub wynagrodzenie Wykonawcy.

09.2022 r. - rozpoczęcie spotkań z branżą na których wspólnie wypracowywano wzorcowe zapisy.

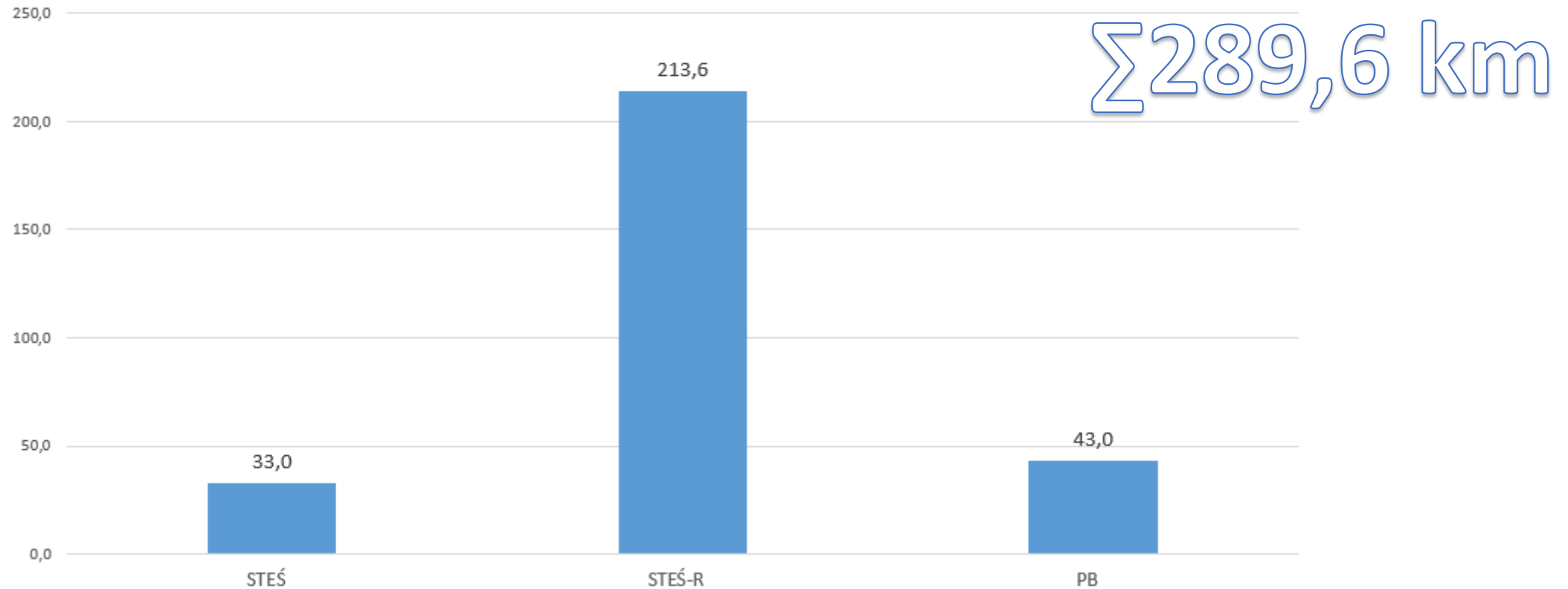
16.05.2023 r. - spotkanie podsumowujące wspólnie wypracowany z branżą wzorcowy dokument.

Po zaopiniowaniu wzorca umowy przez PGRP, planowane jest wprowadzenie wzorca umowy do stosowania – sierpień/wrzesień 2023 r.

Plany przetargowe na dokumentację

Plany przetargowe na dokumentację w 2023 r.

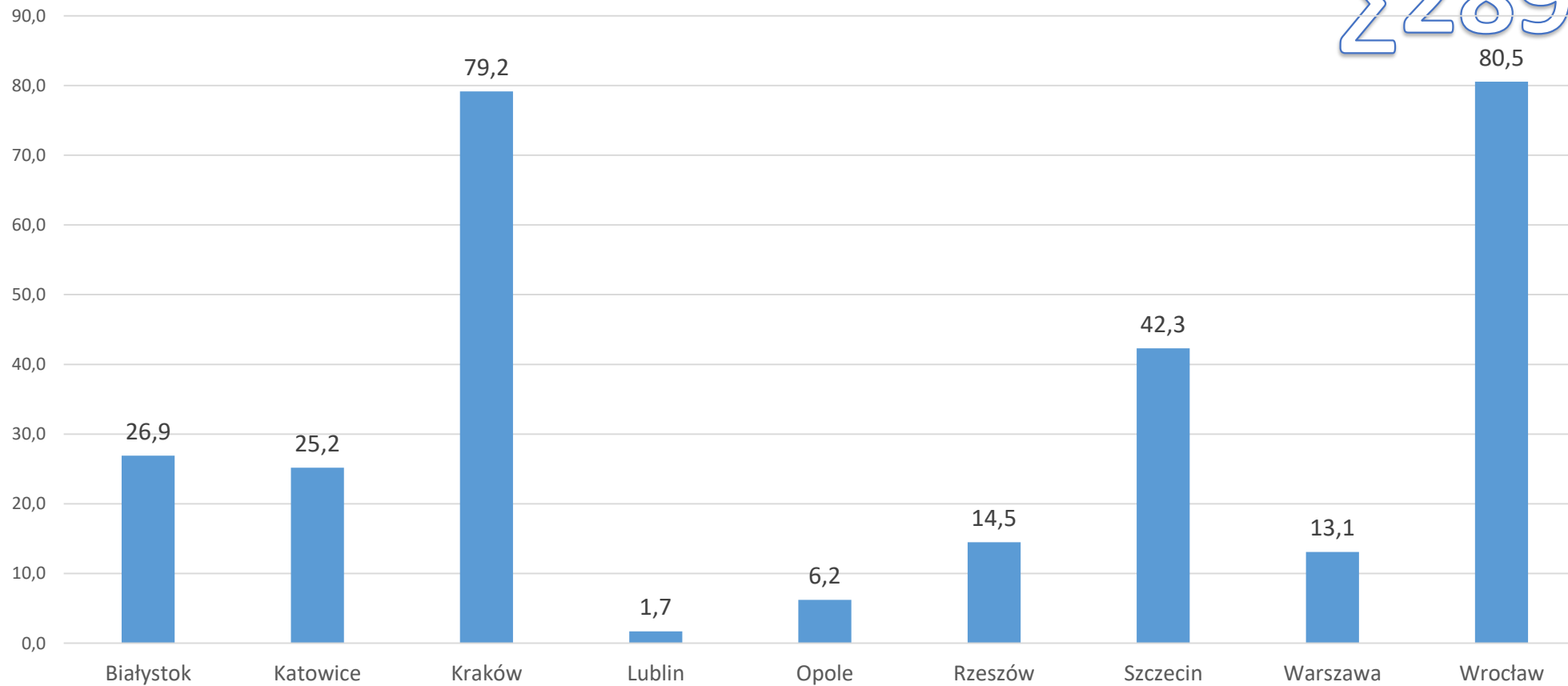
Łączna długość dróg [km] dla których planowane jest ogłoszenie przetargu na dokumentację od dziś do końca 2023 r. w podziale na etap dokumentacji



Plany przetargowe na dokumentację w 2023 r.

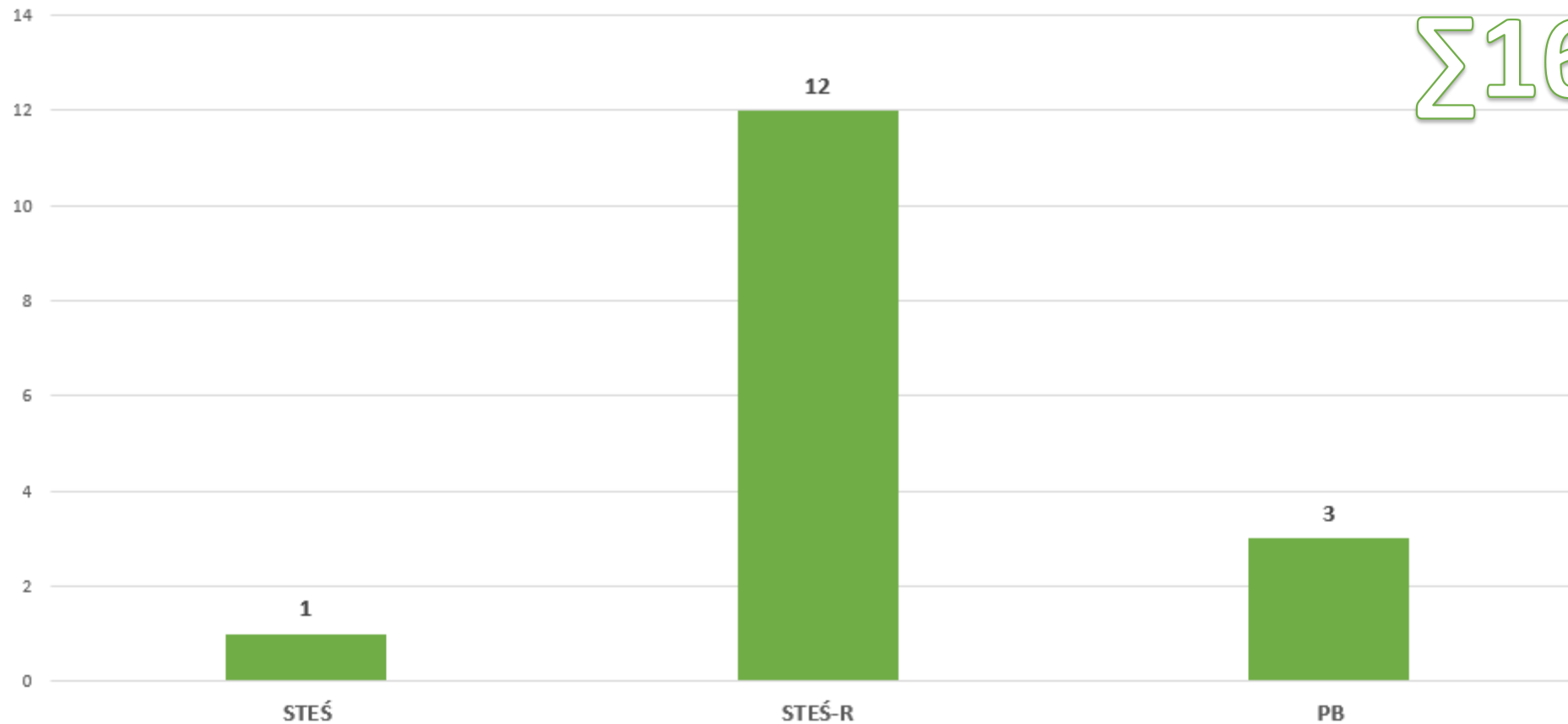
Łączna długość dróg [km] dla których planowane jest ogłoszenie przetargu na dokumentację od dziś do końca 2023 r. w podziale na Oddziały

Σ289,6 km



Plany przetargowe na dokumentację w 2023 r.

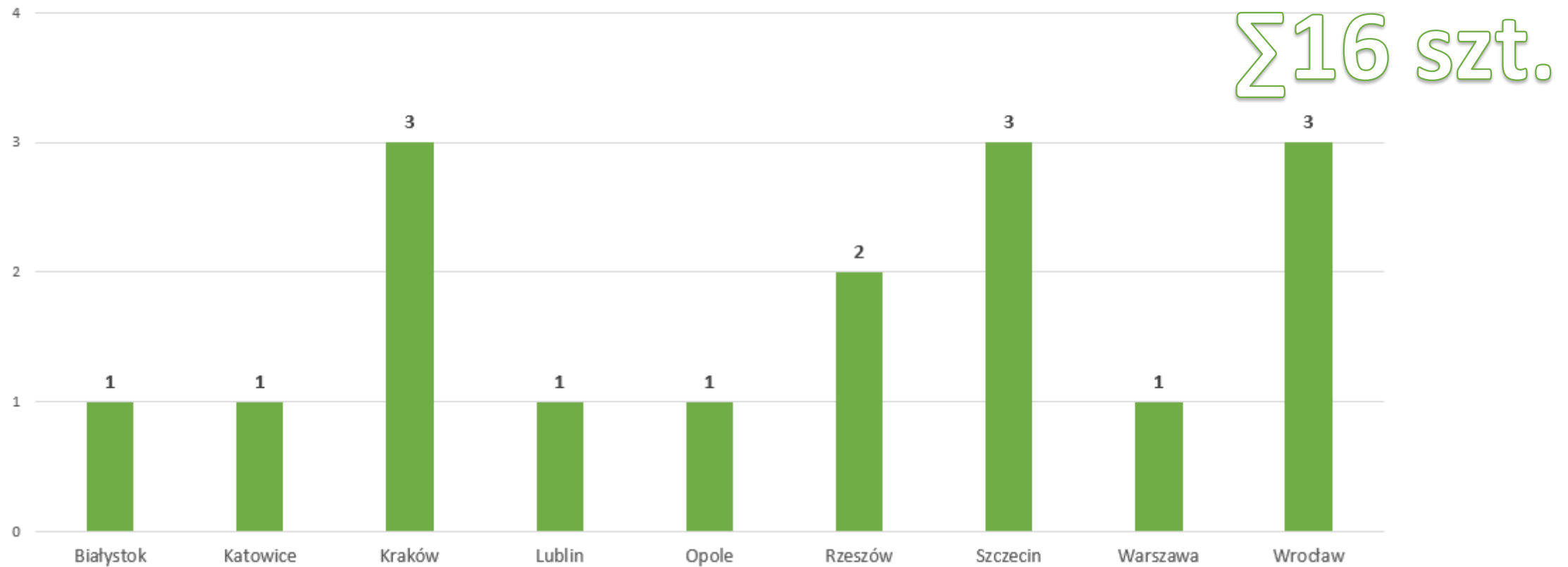
Liczba przetargów [szt] dla których planowane jest ogłoszenie przetargu na dokumentację od dziś do końca 2023 r. w podziale na etap dokumentacji



$\Sigma 16$ szt.

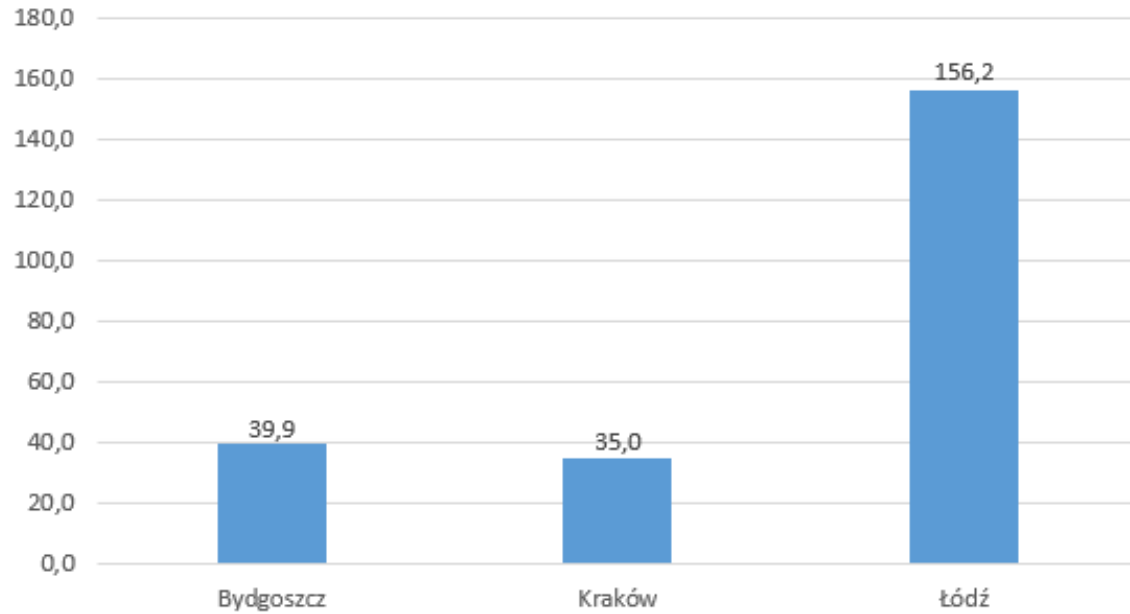
Plany przetargowe na dokumentację w 2023 r.

Liczba przetargów [szt] dla których planowane jest ogłoszenie przetargu na dokumentację od dziś do końca 2023 r. w podziale na Oddziały

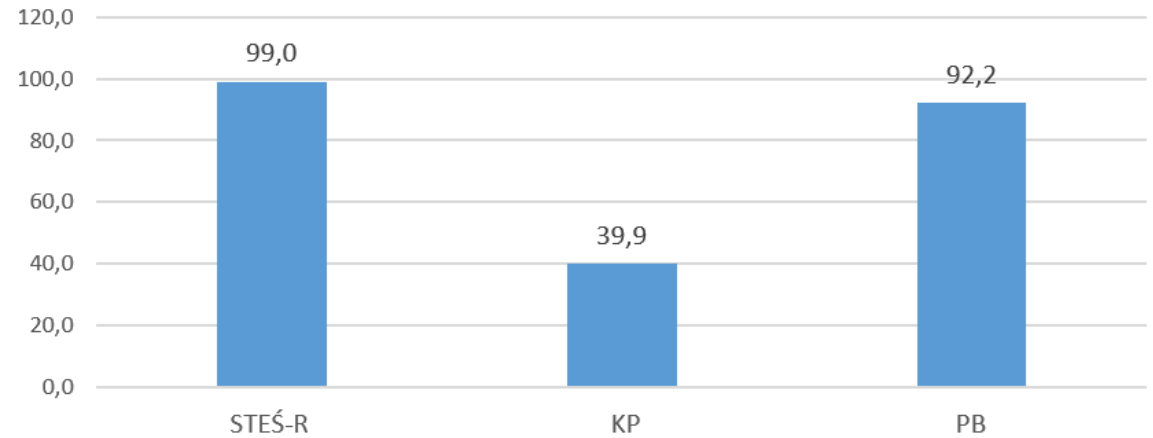


Już ogłoszone przetargi na dokumentację w 2023 r.

Przetargi na dokumentację już ogłoszone w 2023 r.
łącznie długość [km] w podziale na Oddziały



Przetargi na dokumentację już ogłoszone w 2023 r.
łącznie długość [km] w podziale na etapy



Σ231,1 km

4 szt.

Na wszystkich 4:
Zakończono etap składania ofert

Projektowanie węzłów - wyciągamy wnioski z doświadczeń

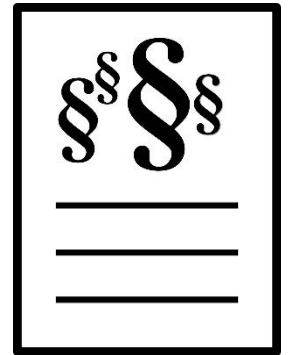


Stare Rozporządzenie [Dz.U. 2016 poz. 124]

§ 87 ust. 6. Typ łącznicy powinien być dostosowany do **przewidywanego natężenia ruchu** oraz długości łącznicy.

Nowe Rozporządzenie [Dz.U. 2022 poz. 1518]

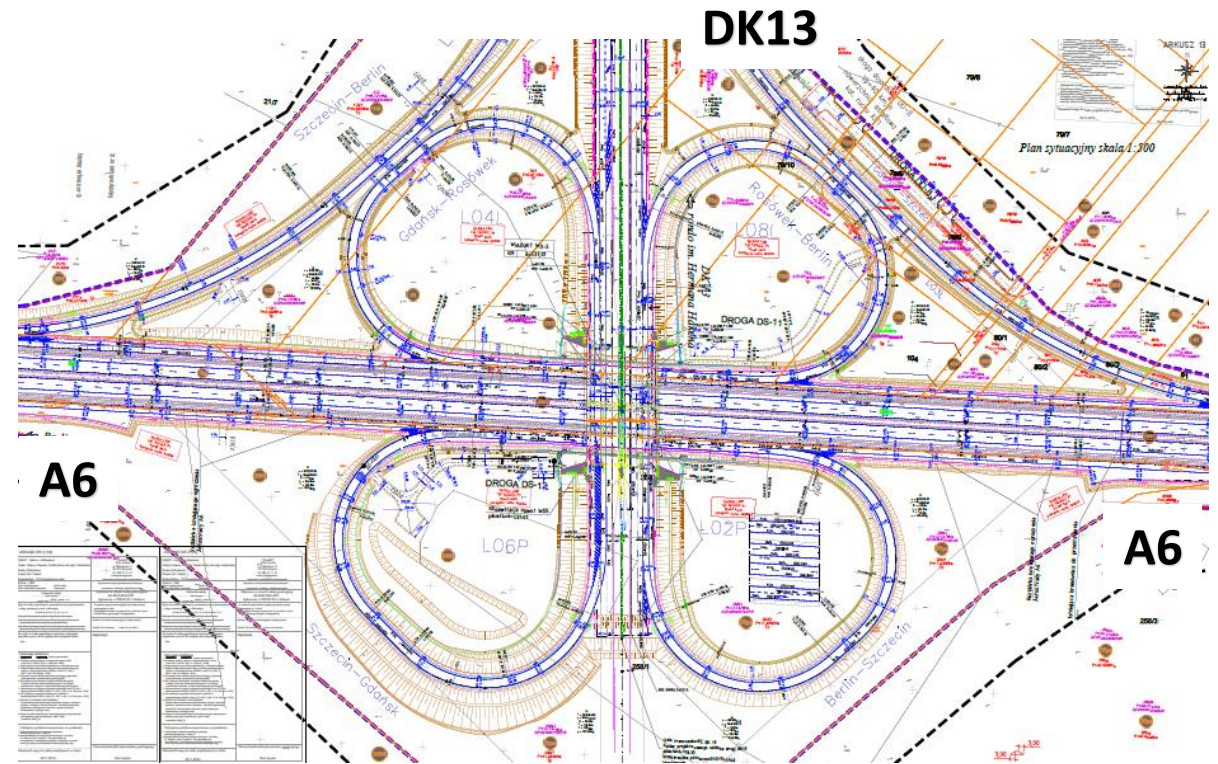
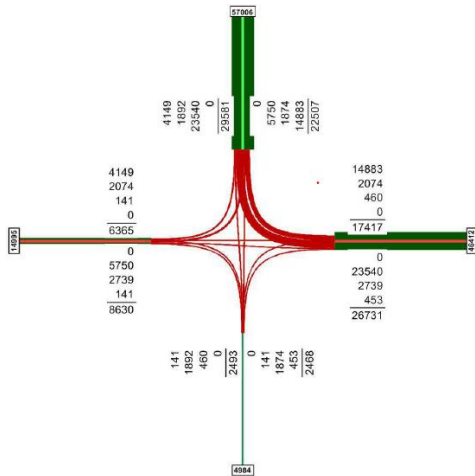
§ 60 ust. 4. Węzeł powinien mieć czytelną formę geometryczną, która powinna być dostosowana do **struktury kierunkowej ruchu**, oraz zapewniać ustalony poziom warunków ruchu. Rozwiązanie techniczne węzła potwierdza się obliczeniami przepustowości i miar warunków ruchu.



Węzeł Szczecin Zachód na skrzyżowaniu dróg A6/DK13

Na etapie PB dla budowy obwodnicy Warzymic i Przecława w ciągu DK13 przyjęto węzeł typu „koniczyna” na skrzyżowaniu dróg A6 z DK13.

Na taki węzeł uzyskano decyzję ZRID w 2019 roku.

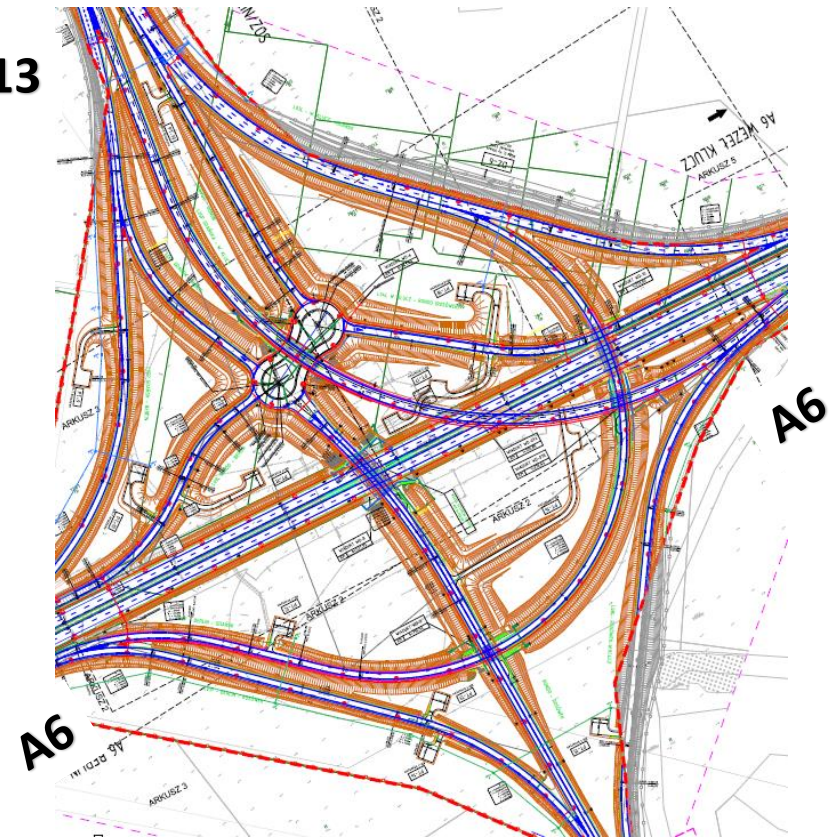


Węzeł Szczecin Zachód na skrzyżowaniu dróg A6/DK13

Najbardziej obciążoną relacją na tym węźle będzie ta północ-wschód i z powrotem wschód-północ.

Zmianie uległa geometria węzła. Relacja o dominującym natężeniu ruchu północ-wschód (tj. skręt w lewo) odbywać się będzie po łącznicy bezpośredniej (wyłączenie po stronie lewej).

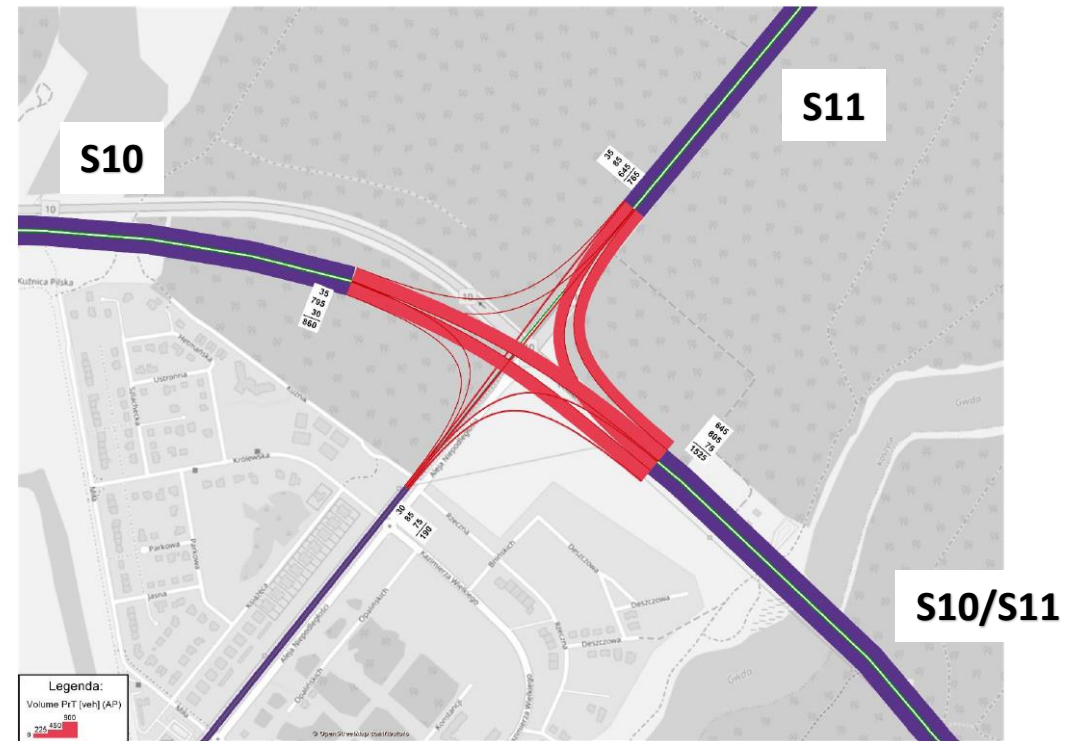
DK13



Węzeł Piła Północ (Koszyce) w ciągu drogi ekspresowej S10

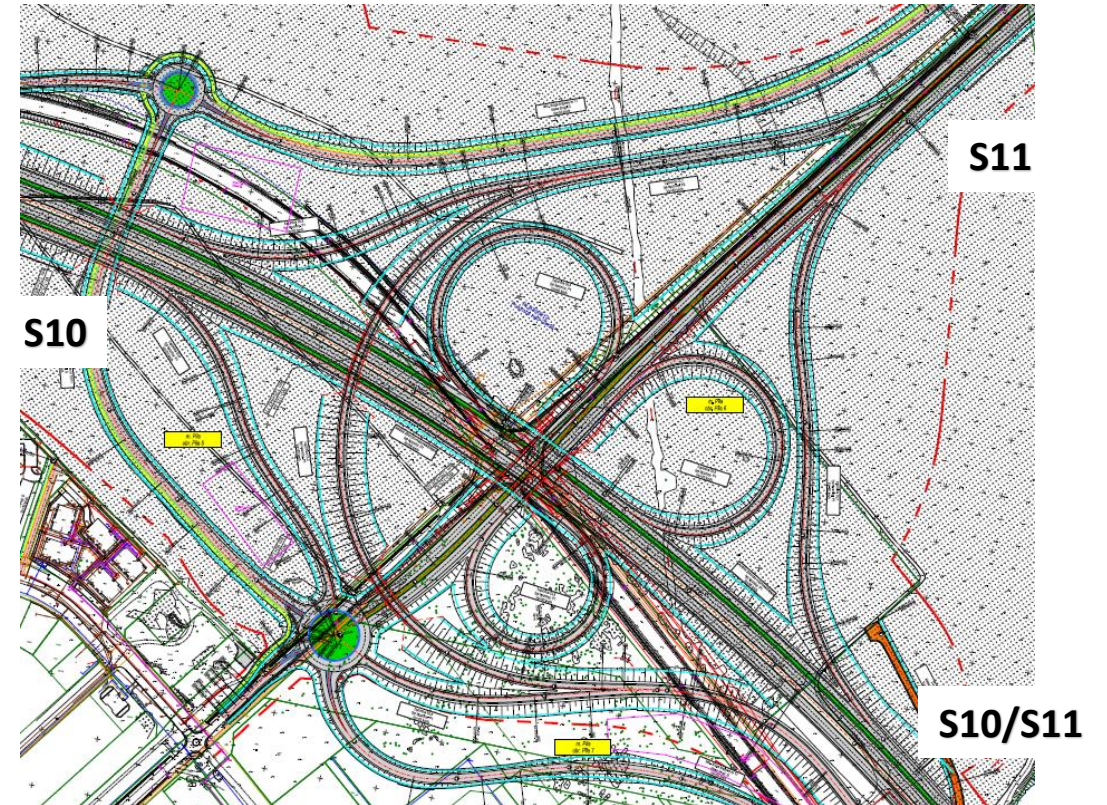
Zgodnie z prognozą ruchu relacje skrzyżne o dominującym natężeniu ruchu to relacje na kierunkach wschód-północ oraz północ-wschód (są niewiele mniejsze niż relacje na wprost na po S10).

Rok 2057 Wariant inwestycyjny – węzeł Koszyce



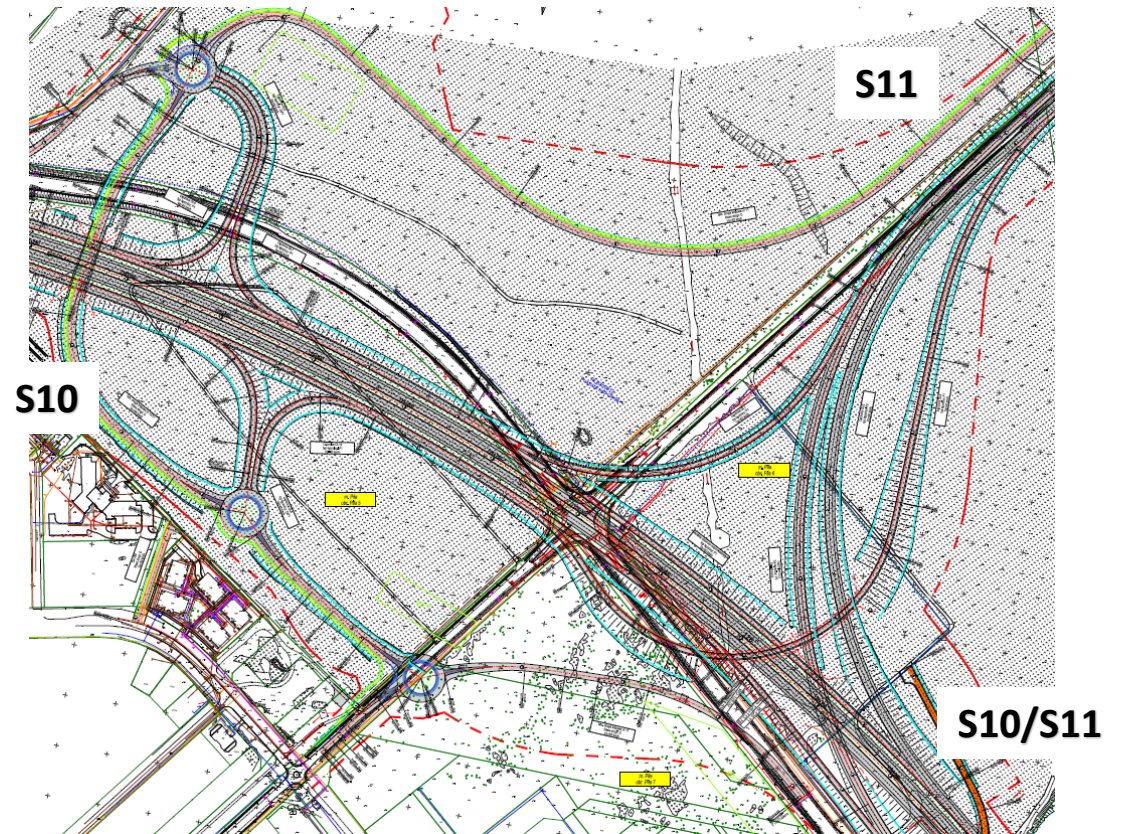
Węzeł Piła Północ (Koszyce) w ciągu drogi ekspresowej S10

W wariantcie 1 „koniczyna modyfikowana” (wg STEŚ) dla relacji północ-zachód (z S11 na S10) przyjęto łącznicę półbezpośrednią.



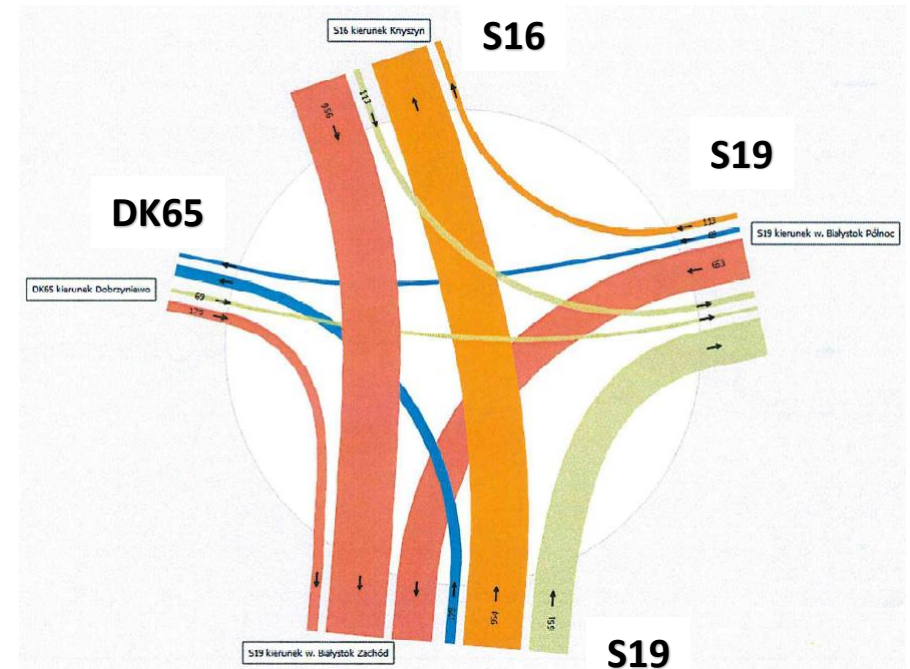
Węzeł Piła Północ (Koszyce) w ciągu drogi ekspresowej S10

W wariantcie 2 (węzeł zespolony trójwlotowy kierunkowy dla S10/S11 plus węzeł dla układu lokalnego) dla relacji północ-zachód przyjęto łącznicę bezpośrednią (skręt w lewo, przy wyłączeniu z lewej strony).



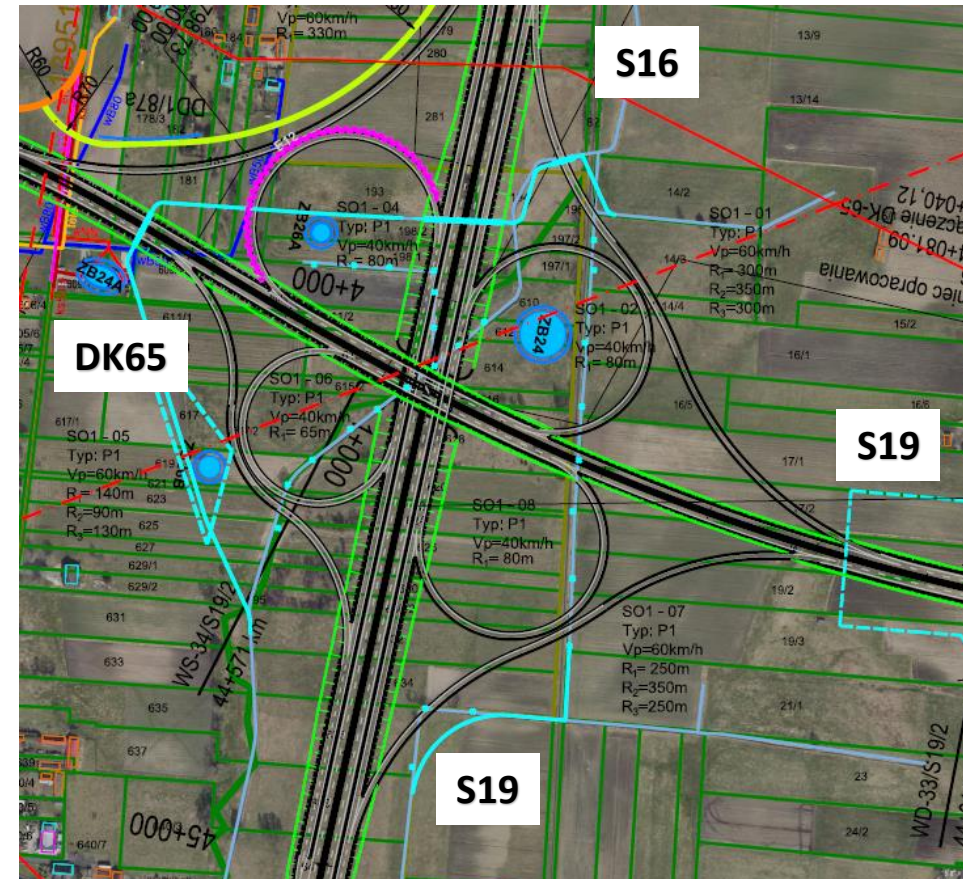
Węzeł Dobrzyniewo w ciągu drogi ekspresowej S19

Zgodnie z prognozą ruchu relacje skrzyżne o dominującym natężeniu ruchu to relacje na kierunkach wschód-południe oraz południe-wschód (są niewiele mniejsze niż relacje na wprost północ-południe).



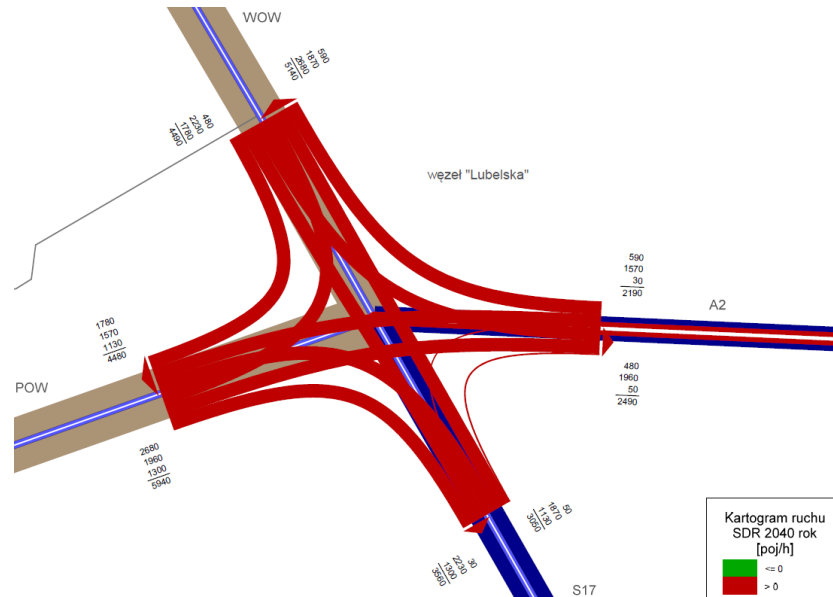
Węzeł Dobrzyniewo w ciągu drogi ekspresowej S19

W dokumentacji STEŚ dla takiego rozkładu ruchu przyjęto węzeł typu „koniczyna”, w którym skręt ze wschodu na południe jest za pomocą łącznicy pośredniej pętlowej.



Węzeł Lubelska na skrzyżowaniu dróg A2/S2/S17

Niedoszacowanie relacji z POW na S17 (zachód-południe) i w odwrotnym kierunku, jako największą wskazywano z POW na WOW (zachód-północ) - przez co zaprojektowano odcinki jednopasowe łącznicy.

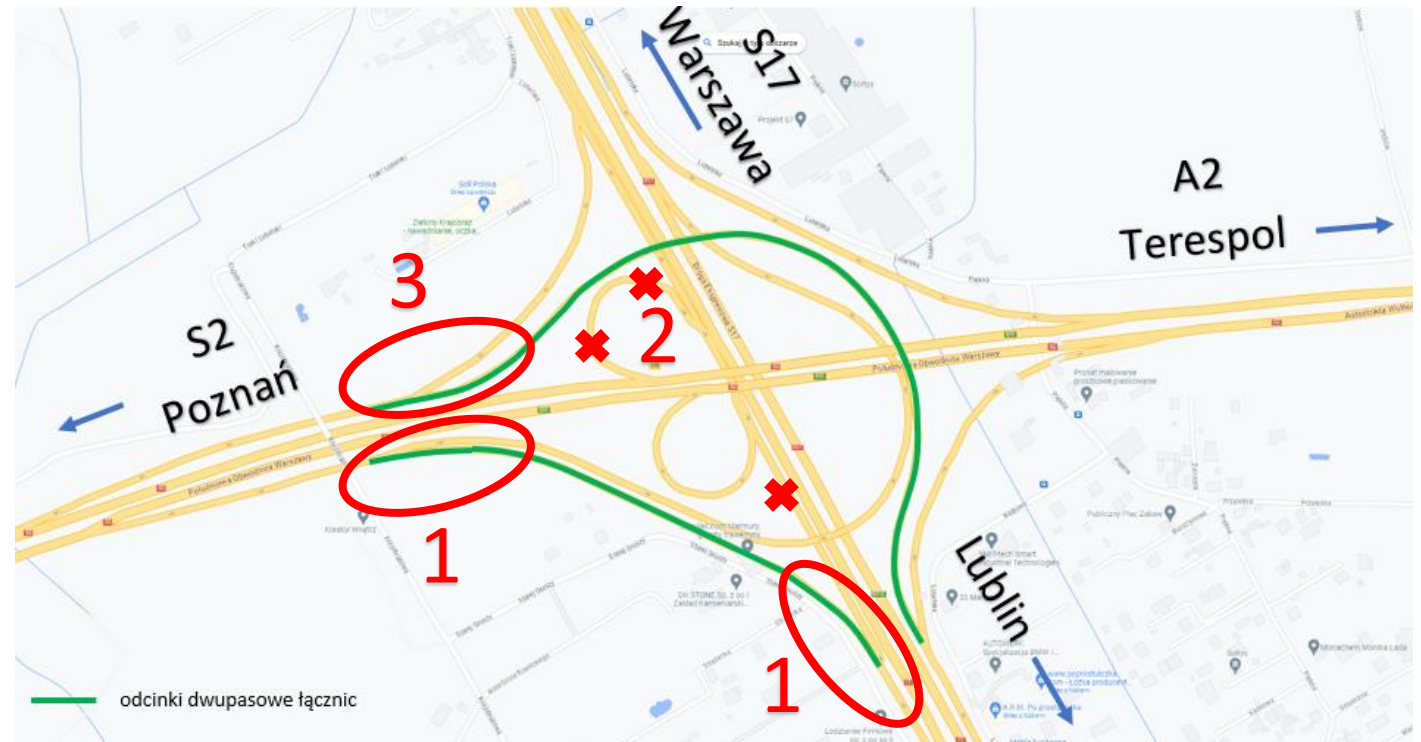


Węzeł Lubelska na skrzyżowaniu dróg A2/S2/S17

Wprowadzono zmiany w organizacji ruchu:

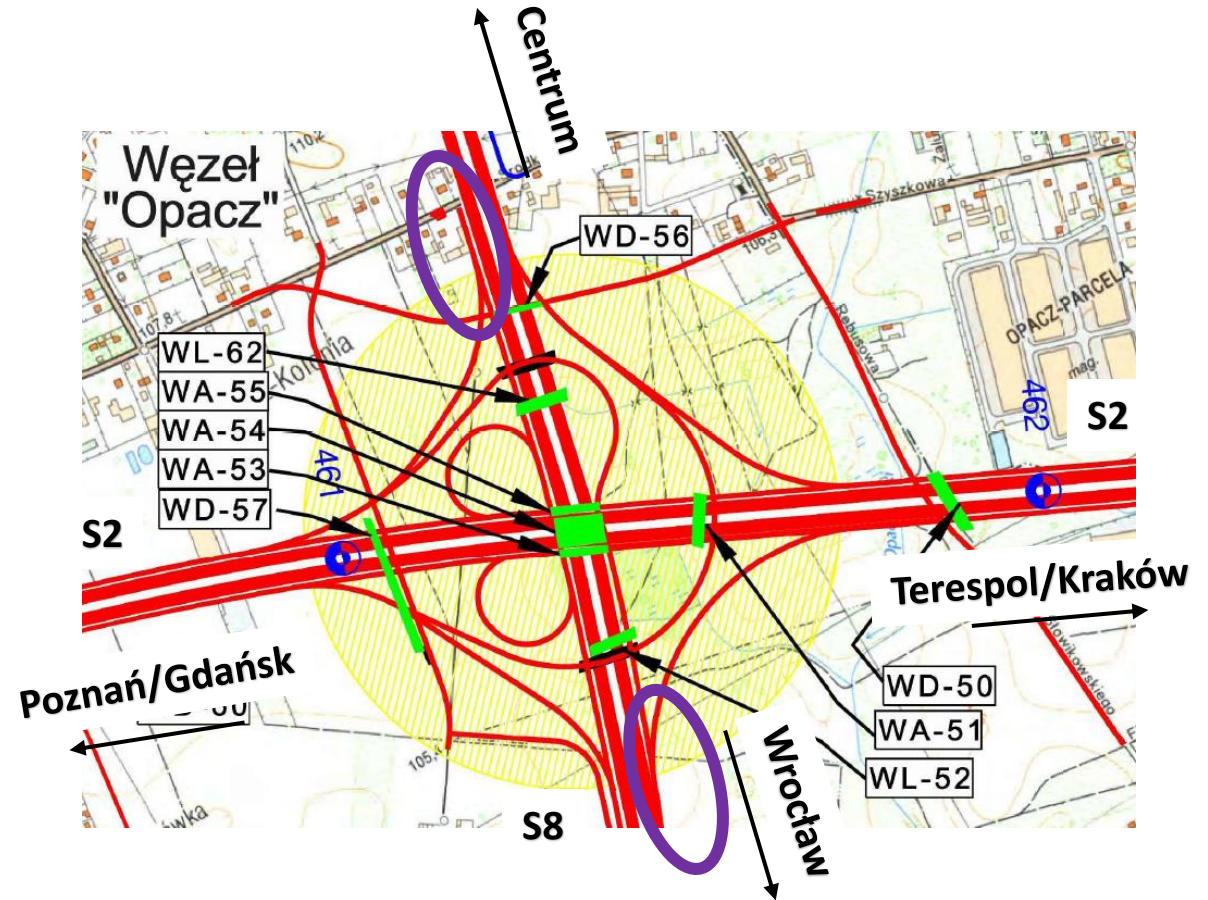
1. likwidacja zawężeń do jednego pasa ruchu na relacji zachód-południe (z S2 na S17)
2. wyłączenie z użytkowania łącznicy pętlowej na relacji wschód-południe (z A2 na S17) jako obciążonej w minimalnym zakresie
3. likwidacja zawężenia do jednego pasa ruchu na relacji południe-zachód (S17 na S2)

Wprowadzone zmiany pozytywnie wpłynęły na warunki brd oraz zlikwidowały powstające zatory na S2 i S17.



Węzeł Opacz na skrzyżowaniu dróg S2/S8

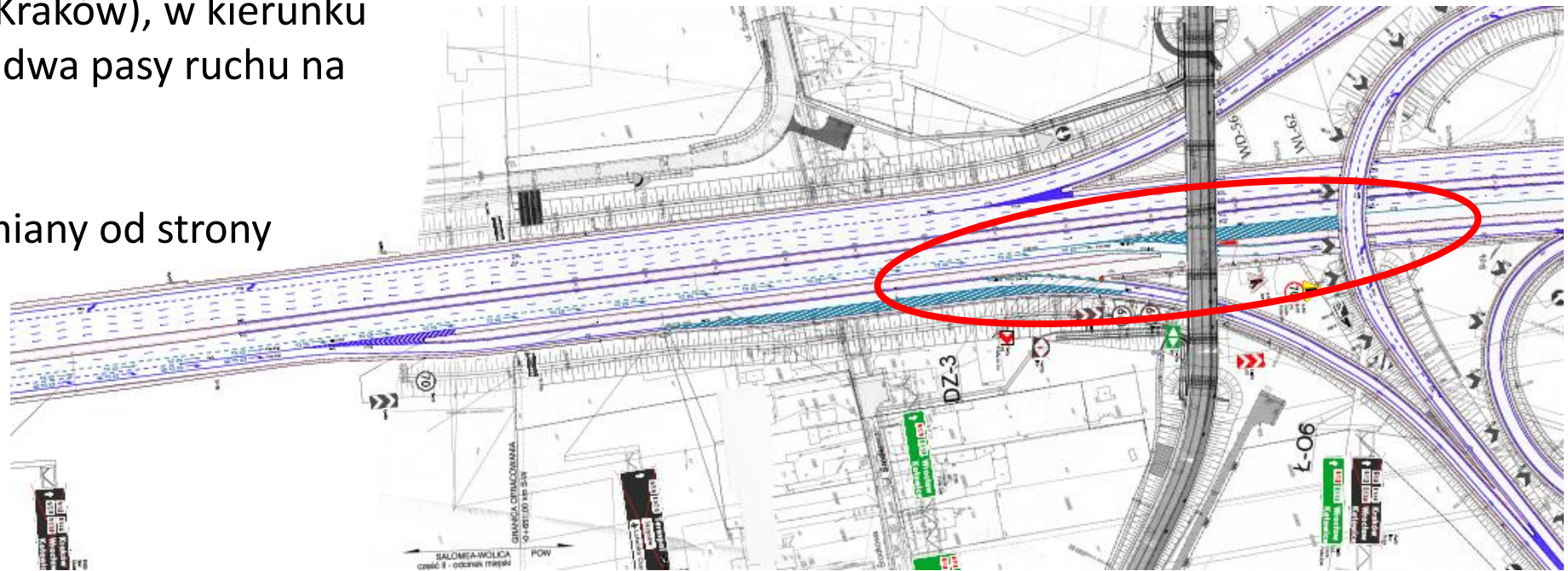
Przyjęta geometria (pasy wyłączania pojedyncze) powoduje tworzenie się spowolnienia na S8 zarówno od strony Wrocławia, jak i od strony Centrum.



Węzeł Opacz na skrzyżowaniu dróg S2/S8

Wprowadziliśmy możliwość wjazdu na S2 z dwóch pasów ruchu (jeden pas ruchu w kierunku Poznania i Gdańska, oraz z jednego pasa ruchu na Terespol i Kraków), w kierunku Wrocławia i S8 pozostały dwa pasy ruchu na wprost.

Planowane są również zmiany od strony Wrocławia.



Węzeł Piekary Śląskie na skrzyżowaniu dróg A1/S11/DW911



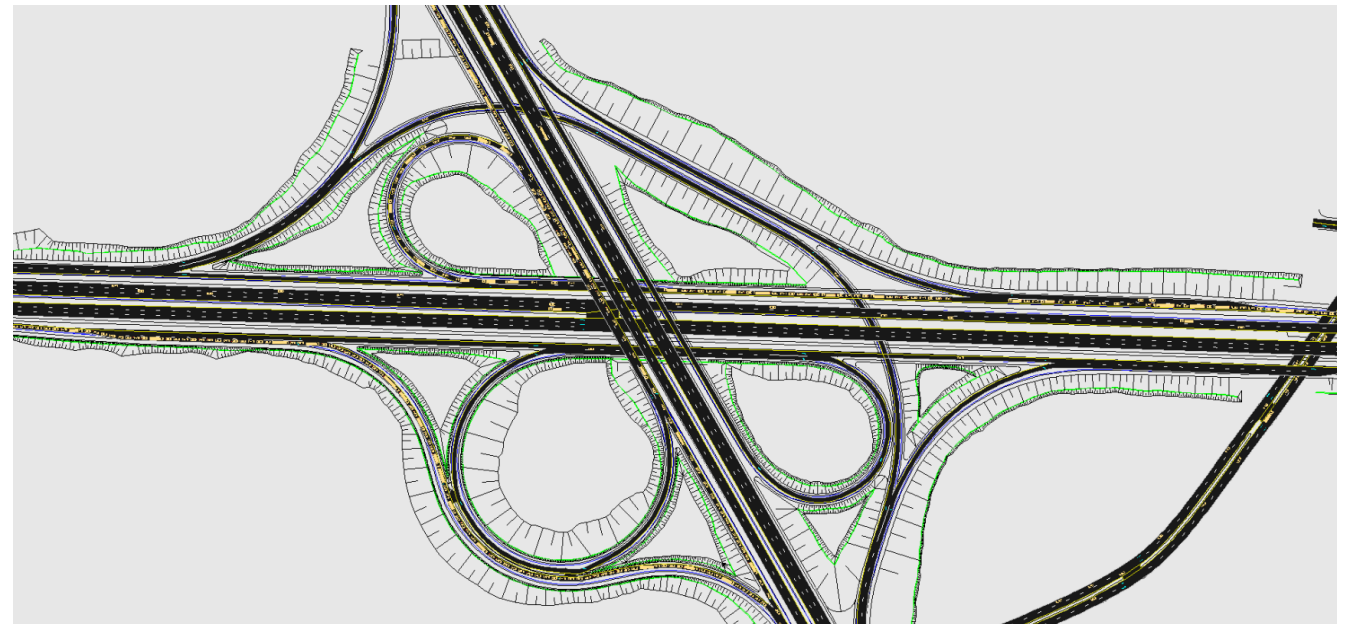
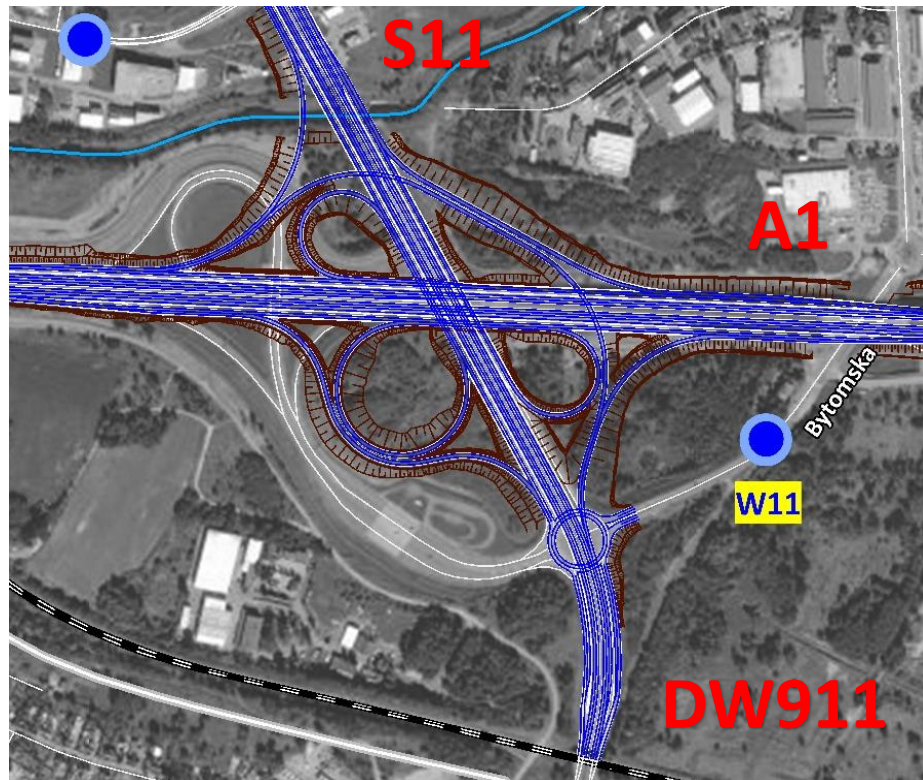
W ramach opracowywania STEŚ opracowano trzy warianty przebudowy istniejącego węzła.

Wykonane analizy ruchu metodą mikrosymulacji wykazały, że proponowane warianty już w perspektywie 2031 roku cechują się **niekorzystnymi warunkami ruchu drogowego dla każdego z rozpatrywanych wariantów.**

Zachodzi konieczność dalszych analiz w zakresie geometrii węzła na etapie KP.

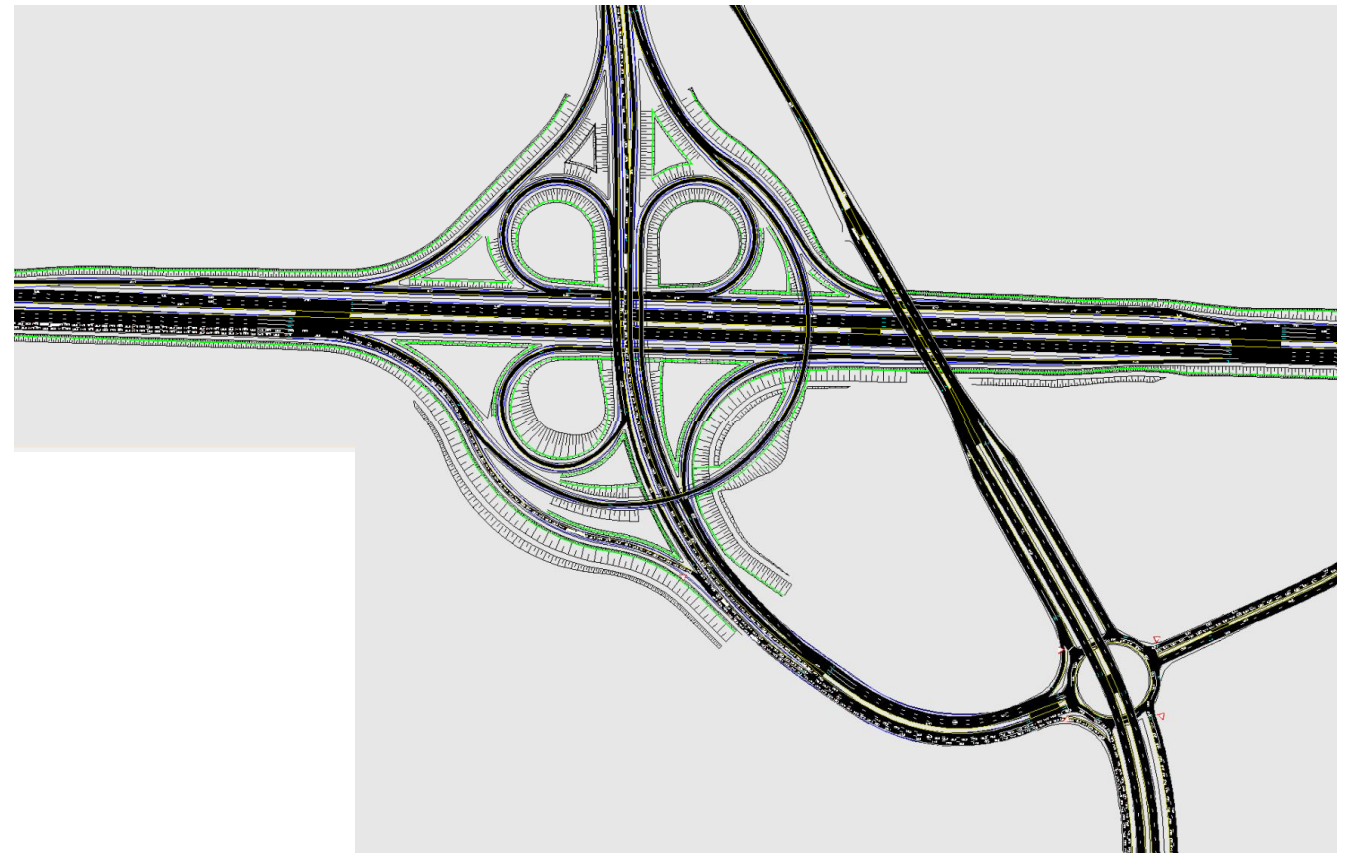
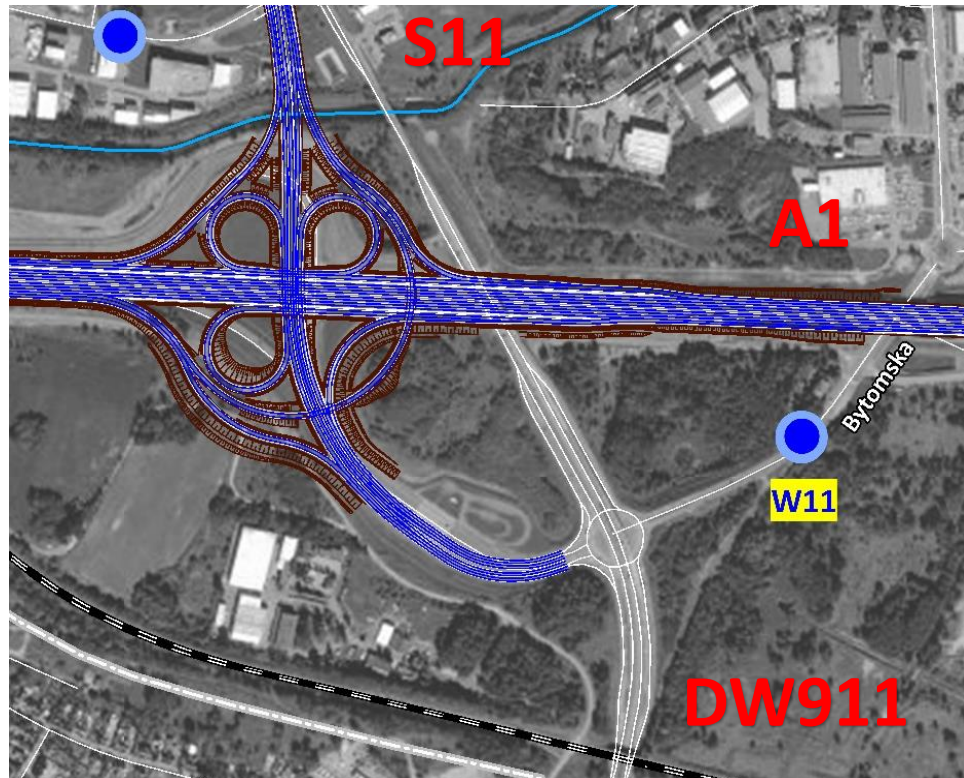
Węzeł Piekary Śląskie na skrzyżowaniu dróg A1/S11/DW911

wariant 1



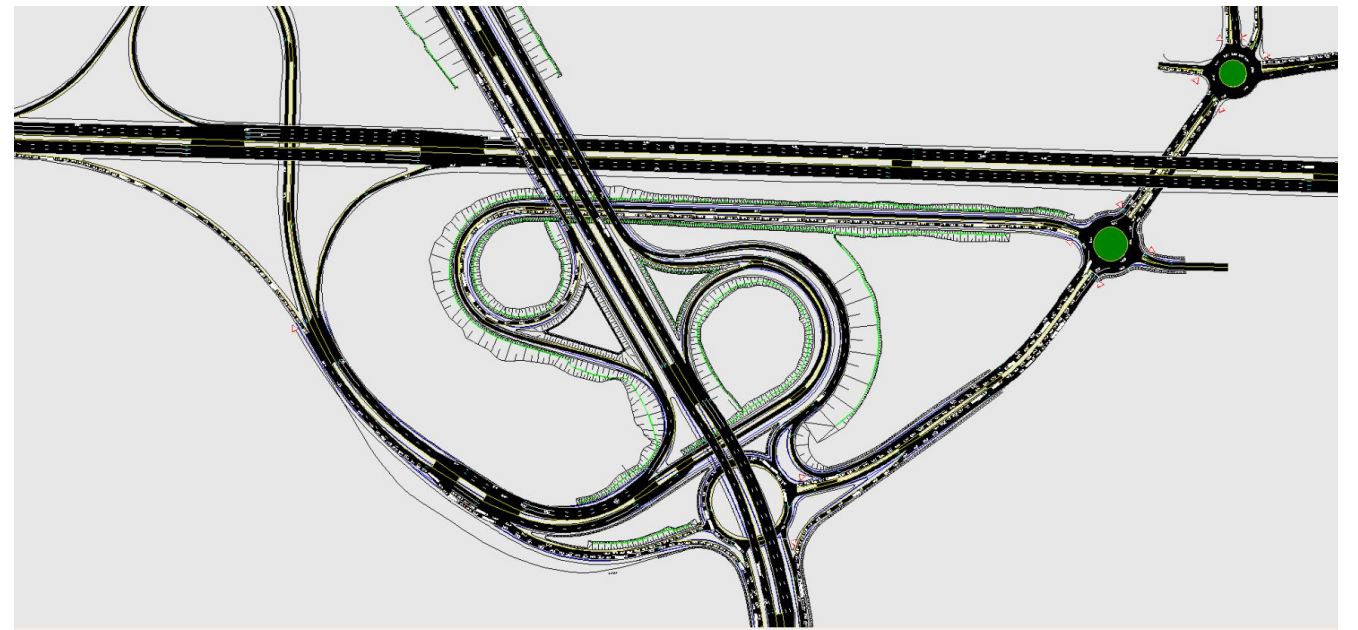
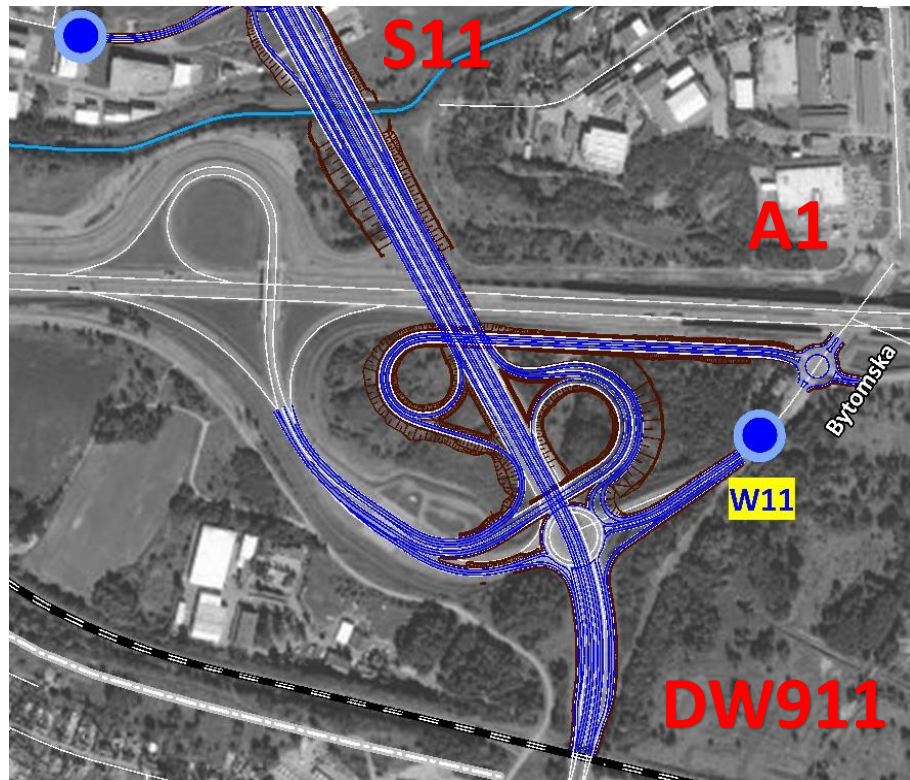
Węzeł Piekary Śląskie na skrzyżowaniu dróg A1/S11/DW911

wariant 2



Węzeł Piekary Śląskie na skrzyżowaniu dróg A1/S11/DW911

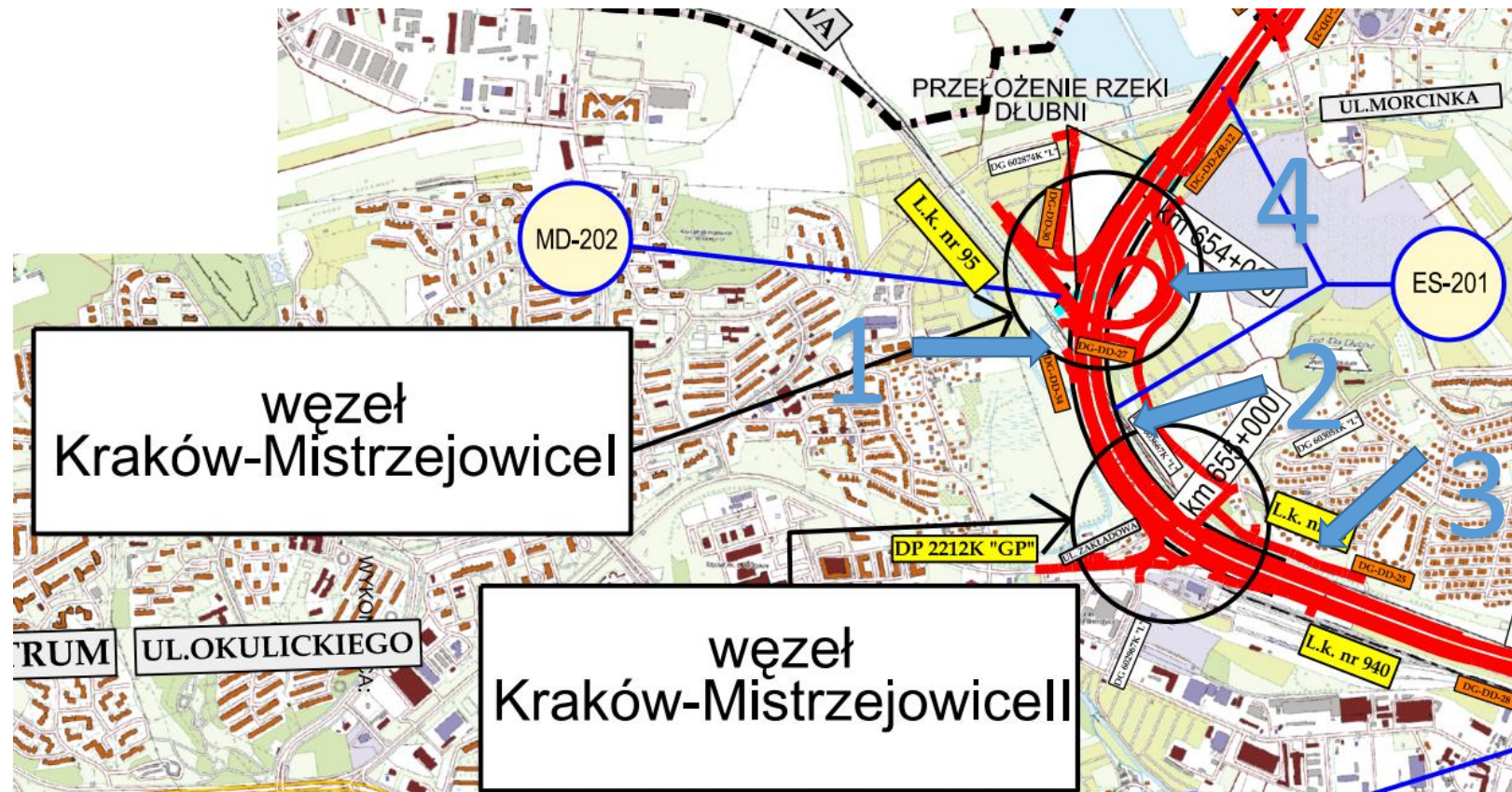
wariant 3



Węzeł Mistrzejowice w ciągu drogi ekspresowej S7

W ramach budowy węzła Mistrzejowice zdiagnozowano elementy, które negatywnie będą wpływać na jego przepustowość:

- 1-2. Krótkie odcinki przeplatania.
3. Redukcja liczby pasów ruchu.
4. łącznica pośrednia.



Węzeł Mistrzejowice w ciągu drogi ekspresowej S7

1. Przełożono łącznicę na zewnątrz projektowanego układu drogowego, jednocześnie eliminując potrzebę przeplatania się strumieni pojazdów.
2. Wprowadzono odcinek łącznicy z dwoma pasami ruchu, dostosowując do prognozowanego poziomego natężenia ruchu.
3. Utrzymano dwóch pasów ruchu stanowiących kontynuację przekroju dwupasowego.
4. Wprowadzono zamianę typu łącznicy pośredniej na półbezpośrednią, bez potrzeby wykonywania zbędnej rotacji o 270 stopni.

