



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

PAKIET DROGOWY

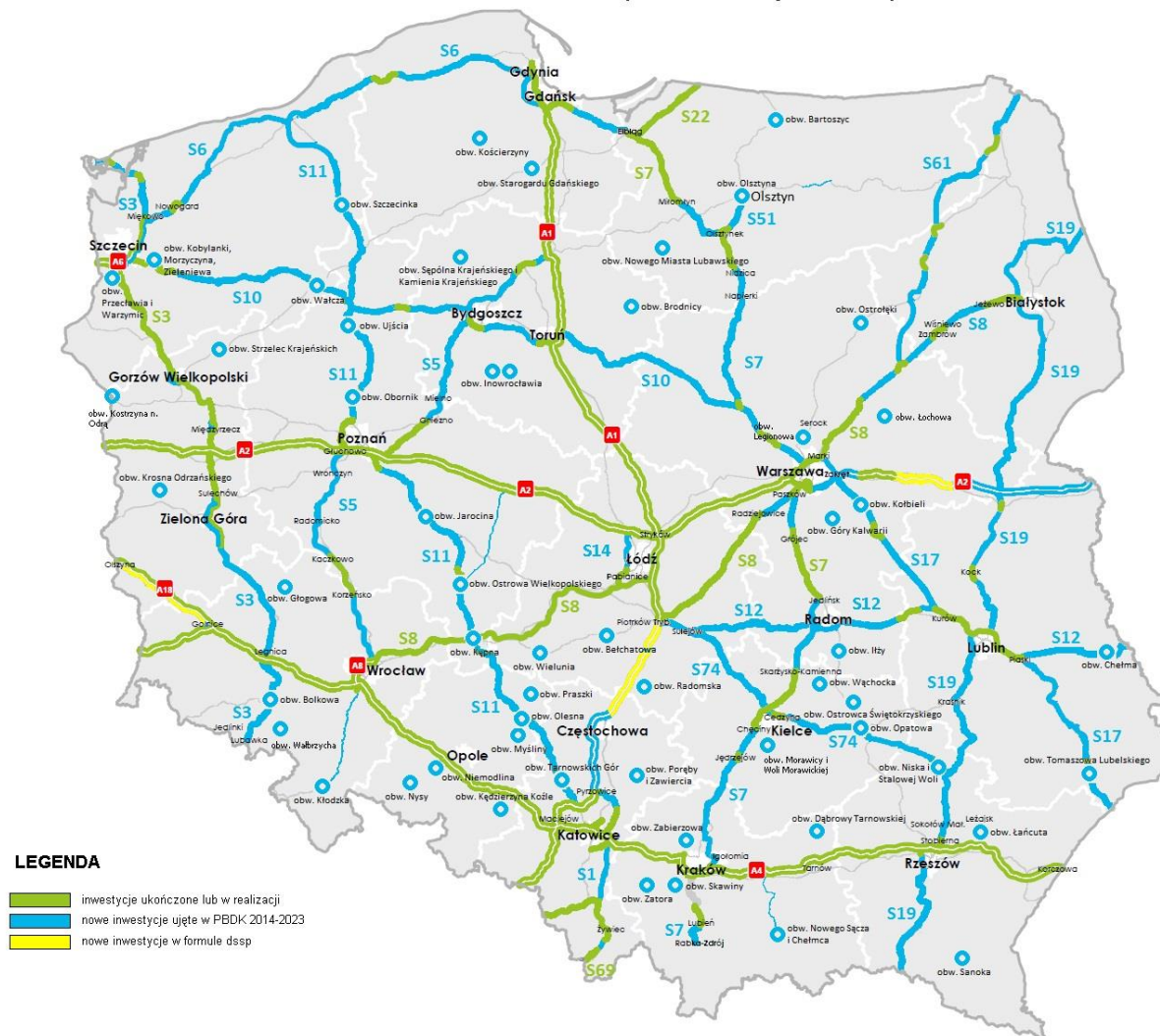
**Optymalizacja procesu
realizacji inwestycji drogowych**



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

- ❖ Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) został przyjęty 8 września 2015 r.
- ❖ Limit Programu wynosi 107 mld złotych. Wartość zadań umieszczonych w Programie to 200 mld zł.
- ❖ W takim kształcie Programu, niezbędne jest podjęcie działań dla zapewnienia środków na realizację Programu.

PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.)





W dniu 15 stycznia 2016 roku powołano Komitet Sterujący wraz z pięcioma Grupami Roboczymi ds.:

- **Techniki i technologii – rekomendacja optymalnych rozwiązań planowania i budowy dróg**
- **Zamówień publicznych – rekomendacja modelu zamówień przyjaznego dla zamawiających i wykonawców**
- **Prawa ogólnego – weryfikacja dotychczasowych przepisów i zalecenia zmian**
- **Finansowania infrastruktury – zbadanie sposobów rozwoju źródeł finansowania**
- **Forum kontraktowego – wypracowania modelu współpracy firm budowlanych i inwestorów.**



Główny problem

nadmierne wymagania środowiskowe wynikające z wyboru wariantu najkorzystniejszego środowiskowo

Bezpośrednie koszty urzędzeń ochrony środowiska w realizacji 99 kontraktów (w latach 2007 – 2013).

59 mld PLN łączny koszt kontraktów

5,5 mld PLN stanowią wydatki na ochronę środowiska

Urządzenia ochrony środowiska to 9,63% wartości kontraktów

w tym wydatki na ekrany akustyczne – ok. 5% wartości kontraktów



Analizowane działania z zakresu ochrony środowiska mogące wpłynąć na obniżenie kosztów procesu inwestycyjnego:

- **Oddzielenia finansowania obiektów i urządzeń niezbędnych do prowadzenia ruchu drogowego od finansowania obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska**

- **Rewizja i powtórna analiza nadmiernie rygorystycznych zapisów decyzji środowiskowych w zakresie:**
 - **Nadmiernej szczegółowości decyzji DŚU w kwestii rozwiązań technicznych obiektów inżynierskich (efekt: szerszy wybór rozwiązań technicznych i technologicznych)**
 - **Nakładania przez organy DŚU wykonania obszernego zakresu monitoringów i analiz pooperacyjnych oraz dodatkowych urządzeń ochrony środowiska (efekt: obniżenie kosztów inwestycji)**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Główny problem

Przewymiarowane obiekty inżynierskie





MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Główny problem

Przewymiarowane obiekty inżynierskie





MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Główny problem

Przewymiarowane obiekty inżynierskie





Grupa ds. techniki i technologii

Analizowane działania techniczne mogące wpłynąć na obniżenie kosztów procesu inwestycyjnego:

- **Opracowanie katalogu typowych rozwiązań obiektów inżynierskich: mosty, wiadukty, kładki, przepusty, itp.**
- Zmniejszenie minimalnej szerokości pasa dzielącego dróg dwujezdniowych
- Bilansowanie robót ziemnych
- Zwiększenie wykorzystywania lokalnych zasobów kruszyw
- Zwiększenie wykorzystania materiałów z recyklingu
- Zmniejszenie terminów gwarancji na roboty budowlane
- Szersze wykorzystanie wag preselekcyjnych
- Zwiększenie transferu rozwiązań innowacyjnych



Grupa ds. zamówień publicznych

Zaproponowano zmiany Prawa zamówień publicznych, m.in.:

- określono przesłanki wykluczenia wykonawcy
- zmniejszono obciążenia formalne dla wykonawców w zamówieniach o niskiej wartości
- rozluźniono wymogi w zakresie wskazywania nazw podwykonawców
- zmodyfikowano przepisy przejściowe

Grupa będzie aktywnie uczestniczyć w pracach nad przygotowaniem nowej ustawy Prawo zamówień publicznych



Grupa ds. prawa ogólnego

Zmiana ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego w celu **umożliwienia finansowania lub dofinansowania między jednostkami samorządu terytorialnego a Skarbem Państwa inwestycji drogowych**, w przypadku gdy JST jest zainteresowana współfinansowaniem danej inwestycji drogowej realizowanej nie przez JST. Zmiana o charakterze doprecyzowującym w związku z różnymi interpretacjami Regionalnych Izb Obrachunkowych



Grupa ds. prawa ogólnego

Wprowadzenie w ustawie o drogach publicznych dla ministra właściwego do spraw transportu możliwości wydawania i rozpowszechniania **wzorców, przykładów i standardów odnoszących się do projektowania, budowy i utrzymania dróg publicznych lub drogowych obiektów inżynierskich a także do związanych z nimi zamówień publicznych**



Grupa ds. finansowania

Analizowane działania finansowe:

- Wykorzystanie modelu drogowej spółki specjalnego przeznaczenia w realizacji inwestycji drogowych
- Analiza możliwości realizacji projektów z udziałem środków w ramach tzw. Planu Junkera
- Analiza możliwości zaangażowania partnerów prywatnych w realizację inwestycji drogowych
- Rozszerzanie sieci dróg podlegającej opłacie elektronicznej od pojazdów ciężkich (viaTOLL)
- Zmiana struktury stawek opłat w systemie viaTOLL
- Rozwój źródeł finansowania Krajowego Funduszu Drogowego, w tym opłaty paliwowej



Powołanie Rady Ekspertów przy ministrze właściwym do spraw transportu

- Rada Ekspertów działająca przy Ministrze, obejmująca przedstawicieli stron zamawiający-wykonawca oraz partnerów społecznych.
- W zakres kompetencji Rady Ekspertów wejdą:
 - wypracowanie „wzorcowej” umowy na realizację zamówienia
 - wytycznych dotyczących sporządzania opisów przedmiotu zamówienia,
 - wytycznych dotyczących prowadzenia postępowań przetargowych
- Rada Ekspertów zostanie powołana zarządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w którym zostanie określony sposób wyboru składu, cel, forma procedowania.
- Rada przyjmie regulamin pracy oraz przedstawi Ministrowi harmonogram prac.
- Wyniki prac Rady będą mogły być wydawane przez Ministra jako wzory, przykłady i standardy na podstawie zmienionej ustawy o drogach publicznych.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Współpraca z samorządami

Prace Grup skupiają się na wszystkich drogach publicznych

Szerokie konsultacje proponowanych rozwiązań

Wyniki prac będą mogły być wydawane przez Ministra jako wzory, przykłady i standardy na podstawie zmienionej ustawy o drogach publicznych.



Efekty

- Przewidywane oszczędności w realizacji zadań inwestycyjnych w wyniku rozstrzygnięcia postępowań przetargowych oraz wprowadzonych zmian – ok. 20% (29 mld zł)
- Przewidywane dodatkowe finansowanie obiektów środowiskowych – ok. 10% (15 mld zł)
- Zwiększenie wpływów z opłaty elektronicznej – od 2 do 5 mld zł w ciągu 10 lat
- Zwiększenie wpływów z opłaty paliwowej – od 20 do 40 mld zł w ciągu 10 lat
- Dodatkowe finansowanie ze źródeł prywatnych i Planu Junkera



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Zagrożenia

Roszczenia wykonawców wobec
GDDKiA

5000 spraw na kwotę ogólną ok
10 mld zł



Następne kroki

- Szerokie konsultacje wypracowanych materiałów z zainteresowanymi podmiotami
- Powołanie Rady Ekspertów
- Zebranie i omówienie uwag
- Podsumowanie konsultacji
- Wdrożenie wybranych rozwiązań



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

Dziękuję za uwagę

