

Sprawozdanie

z zebrania plenarnego I Komitetu PKD w dn. 19.04. 2007r. w Warszawie (w siedzibie PKD)
poświęconego problemom planowania i realizacji inwestycji drogowych

1. Porządek zebrania

1/ Informacja przewodniczącego Komitetu o sprawach bieżących:

- Konferencja PKD: narodowy Program Budowy dróg 2007-2013. Szanse i zagrożenia na starcie. Warszawa 6.03.07 (3 punkty widzenia: inwestora, projektanta i wykonawcy).
- Konferencja PKD i ZDW w Krakowie: Planowanie inwestycji drogowych w Małopolsce w latach 2007-2013, Szczawnica 7-9.03.07,
- Standaryzacja rozwiązań technicznych w budownictwie drogowym, MT 30.03.

2/ Problemy planowania inwestycji. Wprowadzenie do dyskusji szef grupy roboczej dyr. Włodzimierz Kubiak.

3/ Problemy realizacji inwestycji. Wprowadzenie do dyskusji w zastępstwie szefa grupy roboczej - mgr inż. Anna Marszał.

4/ Informacja o wynikach dyskusji redakcyjnej w Polskich Drogach: Problemy drogowe w poglądach ekspertów

5/ Podsumowanie i wnioski.

6/ Zakończenie zebrania.

Lista obecności (w zał.)

2. Problemy planowania inwestycji

Dyr. Włodzimierz Kubiak - szef grupy roboczej przedstawił problemy planowania inwestycji drogowych na przykładzie i budowy autostrady A1 w woj. pomorskim. Istotą tych problemów jest brak zabezpieczenia rozwoju innych dróg, w szczególności samorządowych, które będą doprowadzać i przejmować ruch z autostrady, po oddaniu jej do ruchu.

W podsumowaniu stwierdził, że wiele czynników wpływa na rozchwianie się zasady, że drogi stanowią wspólną, wzajemnie uzupełniającą się sieć i wykonywanie tylko pewnych fragmentów nie powoduje osiągnięcia zadawalającego efektu końcowego. Problem ten był poruszony na odbytej w marcu tego roku w Szczawnicy konferencji pt.: Planowanie inwestycji drogowych w Małopolsce w latach 2007-2013. W samorządzie województwa powstają różne dokumenty, najczęściej są to tzw. strategie rozwoju regionalnego, jednak są to dokumenty w takim stopniu uogólnienia, że wymagają dalszych dokumentów uszczegółowiających. Praktycznych planów, dających odpowiedź gdzie i w jakim zakresie inwestujemy, bez względu na podział na kategorie dróg, nie ma. Dlatego należałoby stworzyć odpowiedni dla zarządców dróg krajowych i samorządowych system planowania i

koordynowania oraz finansowania realizacji inwestycji drogowych. W ten sposób będzie można uniknąć sytuacji jaka wystąpiła w województwie pomorskim.

W dyskusji nad materiałem wprowadzającym zgłoszony postulat zharmonizowanego i skoordynowanego rozwoju sieci dróg samorządowych z planowanym rozwojem dróg krajowych, a zwłaszcza sieci dróg szybkiego ruchu uzyskał poparcie zgromadzonych. Stwierdzono, że konieczne jest wypracowanie dla zarządców dróg samorządowych i krajowych wspólnego systemu planowania, koordynowania i finansowania inwestycji drogowych.

Mówiąc o finansowaniu (a więc wskazaniu pewnych źródeł pochodzenia środków finansowych) zwrócono uwagę na fakt, że skuteczność planowania inwestycji zależy od stosowanych zasad budżetowania inwestycji. Regułą powinno być operowanie budżetami wieloletnimi, gdyż one i umożliwiają racjonalne rozłożenie prac przygotowawczych i realizacyjnych. Plany rzeczowo-finansowe przygotowywane przez zarządy powinny być zatwierdzone na kilka lat. Praktyka ta, już gdzieśgdzie wdrażana, z korzyścią wpłynie na tempo prac i ceny robót, których wartości są m.in. sezonozależne (niższe na początku roku kalendarzowego, wyższe w jego końcu).

3. Problemy realizacji inwestycji

Zespół roboczy przygotował materiał do dyskusji, zwracając uwagę na 22 problemy różnej natury. Analiza tego materiału pozwoliła wyodrębnić 3 generalne typy problemów, stanowiące utrudnienia w terminowej i o odpowiedniej jakości realizacji inwestycji drogowych. W ujęciu syntetycznym problemy te przedstawiono w tabl.1.

Tabl.1 Generalne problemy realizacji inwestycji w punktu widzenia wykonawców robót

Zidentyfikowane generalne problemów realizacyjnych	Określenie składowych problemów
Braki powstałe w fazie planowania i przygotowania inwestycji, skutkujące wzrostem czasu i kosztów ponoszonych przez wykonawcę oraz obniżające jakość robót	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwiązania projektowe w dokumentacji kwestionowane przez wykonawców (często przy braku akceptacji tej opinii ze strony projektantów), - niedociągnięcia w specyfikacjach technicznych robót (będące przedmiotem sporu pomiędzy stronami), - braki w uzgodnieniach z właścicielami infrastruktury, - nieodpowiednie terminy realizacji robót (często niewłaściwe z uwagi na wymogi technologiczne niektórych robót i za krótkie do uzyskania robót odpowiedniej jakości), - żądanie stosowania materiału dostępnego u jednego dostawcy, - przekazanie placu budowy bez załatwienia spraw formalnych warunkujących rozpoczęcie robót, - często za długi okres od złożenia oferty do wejścia na budowę.
Niekorzystne dla wykonawcy robót zarządzanie projektami inwestycyjnymi przez inwestorów	<ul style="list-style-type: none"> - umowy nie równoważą interesów stron i są niekorzystne dla wykonawcy (<i>FIDIC tak, ale tylko wybrane regulacje dogodne dla inwestora; uznaniowość w rozstrzyganiu roszczeń; niejasne kompetencje inżyniera kontraktu i zamawiającego; brak możliwości waloryzacji cen i kursów walut, brak zaliczek</i>), - ingerowanie w skład personalny wykonawcy, - narzucanie etapowania robót bez uzasadnienia, - skracanie terminów dla przejściowego świadectwa płatności, - przymusowe fakturowanie w końcu roku kalendarzowego,

Zjawiska ujawniające się w warunkach zwiększonej skali robót drogowych (boom inwestycyjny)	<ul style="list-style-type: none"> - niedobór kadry wykwalifikowanej (w konsekwencji „podkupowanie” specjalistów przez konkurencję), - ujawniające się braki materiałów kamiennych, wymaganych w specyfikacjach.
--	--

Ponadto w dyskusji ujawnił się negatywny pogląd wykonawców o kontraktach typu zaprojektuj i wybuduj. Kontrakty te powodują zdecydowane podnoszenie kosztów realizacji, a mimo to bardzo realna jest możliwość uzyskania produktu odbiegającego in minus od oczekiwań. W wyborze wykonawcy decyduje najniższa cena, więc i proponowane rozwiązania będą dostosowane do ceny. Zdaniem wykonawców projekty typu zaprojektuj i wybuduj powinny być związane z systemem koncesyjnym, dlatego że zamawiający nie musi obawiać się dochodzenia od wykonawcy trwałości wykonanych prac, bo wykonawca dalej odpowiada za jakość wykonanego przez siebie produktu.

Materiał przygotowany przez zespół jest załącznikiem do sprawozdania.

4. Informacja z przebiegu dyskusji redakcyjnej

Przewodniczący Komitetu przedstawił główne problemy poruszane w dyskusji redakcyjnej Polskich Dróg w lutym br. Były to:

- mankamenty dokumentacji, kierowane pod adresem biur projektowych, ale nie tylko,
- kwestie odpowiedzialności projektantów za błędy w projektach,
- ocena wykonania zadań przypisanych inwestorowi,
- uwagi pod adresem obowiązującego prawa, zwłaszcza zamówień publicznych,
- sytuacja na rynku materiałów budowlanych,
- sytuacja kadrowa.

1/ Zdanie dyskutantów wady dokumentacji projektowej są następstwem:

- krótkich terminów umownych na opracowanie dokumentacji, w ramach których znaczną ich część czasu zajmuje przygotowanie aktualnych map do projektowania przez wyspecjalizowane jednostki geodezyjne oraz ich zaewidencjonowanie przez ośrodki powiatowe pozbawione stosownego potencjału kadrowego, aby czynności te zrobić szybko, a potem najczęściej długie oczekiwanie na decyzje administracyjne (o środowiskowych uwarunkowaniach, lokalizacyjnej), następnie na wydanie warunków przez właścicieli infrastruktury, z którymi nastąpiła kolizja z projektowaną drogą (kolej, woda, kanalizacja, gaz, elektryczność i energetyka) oraz z innymi instytucjami, których zgoda jest wymagana (np. samorząd terytorialny różnych szczebli, straż pożarna),
- błędów (niedokładności) na mapach popełnionych przez ich wykonawców, w szczególności na skutek konieczności przeprowadzenia pomiarów w niesprzyjających warunkach pogodowych, wymuszonych terminami zamówienia dokumentacji
- niedokładności w rozpoznaniu warunków geotechnicznych, w konsekwencji minimalizowania zakresu badań przez biuro projektowe z uwagi na stosowane kryterium cenowe przy wyborze wykonawcy dokumentacji. W związku z tym proponuje się, aby zapłatę za wykonane badania o niezbędnym zakresie pokrywał Zamawiający. Oferta wykonawcy dokumentacji powinna zawierać ceny jednostkowe za poszczególne rodzaje badań.
- niedostatecznej weryfikacji dokumentacji przez wykonawcę (uwaga dotyczy zwłaszcza przypadków małych biur, ale bez pewności, że tak jest faktycznie) jak i

inwestora z uwagi na brak możliwości personalnych wykonania takich czynności siłami własnymi czy też przez firmę weryfikującą wybraną w drodze przetargu, najczęściej najtańszą, nie zawsze działającą w oparciu o wysokiej klasy specjalistów.

- niedociągnięć w koordynacji robot branżowych przez biuro projektowe – na skutek presji zbyt krótkiego czasu przeznaczonego po otrzymaniu „warunków” na wykonanie dokumentacji,
- stosowania w przetargach przez inwestorów wyłącznie kryterium ceny czyli wyboru wykonawcy oferującego najniższą cenę za sporządzenie dokumentacji projektowej, co zazwyczaj skutkuje minimalizacją zakresu zadań podzlecanych (mapy, geotechnika, ..).

2/ Odpowiedzialność projektantów za błędy w dokumentacji projektowej. Zdaniem inwestorów i wykonawców robót odpowiedzialność projektantów nie jest wystarczająco egzekwowana, ale są okoliczności, które faktycznie ograniczają tę odpowiedzialność. Zazwyczaj są nimi:

- presja inwestora na projektanta aby ten używał parametrów wymagających odstępstw od obowiązujących wymagań formalnych, nie bez związku z ich wykonalnością w konkretnych warunkach,
- domaganie się przez wykonawcę akceptacji innych technologii materiałowych niż w specyfikacji, aby w ten sposób zmaksymalizować finansowy efekt kontraktu.
- Stwierdzono, że aspekt odpowiedzialności projektanta za błędy w dokumentacji projektowej budowlanej należy ująć jednoznacznie w prawie budowlanym, aby inwestor mógł dochodzić odszkodowania - z jednej strony, a projektant powinien mieć możliwość wyjaśnienia okoliczności, które przesądziły o zaprojektowanym rozwiązaniu.

3/ Inwestor

- Celowe jest przeciwdziałanie (terminy przetargów) koncentracji robót budowlanych IV kwartale i niedociągnięciu mocy w pierwszym półroczu.
- odpowiedzialność inwestorów nie określona w prawie budowlanym. Trzeba to zmienić, żeby było wiadome gdzie są granice odpowiedzialności projektanta, firmy projektowej, inwestora i wykonawcy.

4/ Zmiany w prawie obowiązującym:

- Zważywszy na specyfikę robót liniowych brakuje niezbędnej elastyczności w prawie zamówień publicznych. Przykładem tej cechy ustawy jest konieczność kwalifikowania różnic obmiarowych do kategorii robót dodatkowych wymagających umowy jak też możliwości wprowadzenia do projektowania nowatorskich technologii),
- Z uwagi na niespójność podstawowych ustaw należy opracować kodeks budowlany.

5/ Materiały budowlane i technologie

Materiały się marnują, gdyż nie praktykuje się w odpowiednim zakresie recyklingu¹. Potrzebne są wytyczne dla biur projektowych w tym zakresie. Odcinki testowe są potrzebne. Kiedyś CZDP wdrożył wytyczne dla wszystkich dróg teraz nic takiego się nie robi. Powinno to być zadanie dla IBDiM, ale zlecone przez MT.

¹ Nie jest to uniwersalna opinia – z praktyki wynika, że np. przy wbudowywaniu urobku z frezowania nawierzchni wykonawcy zazwyczaj brakuje tego materiału, choć nie powinno i z tego powodu stosuje doziarnianie.

6/ Kadry

W warunkach „głodu” kadrowego uzasadnione byłoby przywrócenie praktyki, że dyrektor zarządu wydaje uprawnienia w określonym zakresie dla swoich pracowników, obejmując też osoby z dyplomem technika.

Reasumując dyskusja redakcyjna uwidoczniała rozległy zakres mankamentów, barier i negatywnych czynników, których obecność źle wpływa na sprawność i tempo realizacji programów drogowych nie tylko krajowych.

5. Podsumowanie i wnioski

1/ Głównym źródłem krytyki adresowanej do projektantów, inwestorów i wykonawców wydaje się być operowanie przez inwestorów zbyt często za krótkim czasem na wykonanie powierzanych zadań (dokumentacyjnych, robót budowlanych). Zadania te realizowane są w warunkach ciągłego istnienia licznych barier formalno-prawnych i trudnej do przewidzenia reakcji (co do treści jak i czasu działania) podmiotów wydających decyzje administracyjne, niezbędne w procesie budowlanym.

Zasadnicza zmiana tej sytuacji staje się pilnie niezbędna zwłaszcza, że czynnik braku czasu często będzie dawać znać o swoim istnieniu.

2/ Szczególną uwagę dyskutantów skupiła problematyka przygotowania dokumentacji budowlanej i operowania nią w fazie realizacji robót, dlatego mając na uwadze zasadność praktyczną całościowego podsumowania obu posiedzeń w tym zakresie przytoczono wnioski przyjęte na posiedzeniu I Komitetu w dn. 15.02.br. Zatem:

- Bogata praktyka projektowa oraz realizacyjna dowodzi, że od dłuższego czasu jest potrzebna pilna nowelizacja **warunków technicznych projektowania dróg**. W komentarzu celowości można ograniczyć się o częstego problemu związanego z brakiem widoczności na zatrzymaniu na odcinkach łukowych z barierami energochłonnymi w środku i na poboczu.
- Praktyka dowodzi, że celowe jest ujednoczenie specyfikacji technicznych i wydanie **specyfikacji standardowych**. Jeśli projektant będzie widział potrzebę wprowadzenia zmiany w stosunku do specyfikacji standardowej, to może to zrobić w sposób widoczny.
- Kluczowe znaczenie jakości dokumentacji projektowej uzasadnia wniosek, aby środowisko drogowe wypracowało **standardowe ceny dokumentacji** (np. bazując na środowiskowych zasadach wyceny prac projektowych z 2006 opracowanych przez Izbę Projektowania Budowlanego), i wdrożyło je w życie, aktualizując systematycznie. Na tej podstawie oferty na wykonanie dokumentacji znacząco poniżej tej ceny można by traktować jako nie gwarantujące jakości dokumentacji, a więc mające rażąco niską cenę.
- Zatwierdzona przez inwestorów dokumentacja budowlana powinna być traktowana przez strony procesu budowlanego jako fundament realizowanych rozwiązań budowlanych w niej zapisanych.
- Sprzyjające znaczenie dla operowania krótkimi terminami wykonania dokumentacji projektowej miałyby wykreowanie warunków opisanych w postuluacie 3.c).

3/ Uwzględniając przygotowane materiały i wyniki dyskusji członkowie I Komitetu uznają za celowe przedłożenie następujących postulatów, których wdrożenie powinno przynieść pozytywne efekty:

a) Postulujemy powierzyć MI zadania koordynacyjne w działaniach planistycznych w odniesieniu do scharmonizowanego rozwoju całej sieci dróg publicznych w okresie najbliższych lat. Przewidywany rozwój sieci dróg szybkiego ruchu do 2013r. musi być zintegrowany z dostosowaniem sieci tych dróg samorządowych i krajowych, które przejmują i doprowadzają ruch pojazdów do sieci dsr. Wymaga to wdrożenia zasad planistycznych i zarezerwowania odpowiednich środków budżetowych w kasach samorządowych na wykonanie tych zadań.

b) Aby zapewnić warunki poprawnego planowania celowe jest operowanie okresami budżetowym wieloletnimi umożliwiającymi racjonalne rozłożenie prac przygotowawczych i realizacyjnych. Plany rzeczowo-finansowe przygotowywane przez zarządy powinny być zatwierdzone na kilka lat. Praktyka ta z korzyścią wpłynie na tempo prac i ceny robót.

c) Doskwierający brak czasu na wykonanie deklarowanych harmonogramów prac przygotowawczych projektów inwestycyjnych dróg nakazuje poszukiwanie systemowych rozwiązań umożliwiających maksymalne skracanie czasu przygotowania inwestycji. Wzorcowe w tym zakresie mogą być warunki występujące w państwach zachodnich (np. w Niemczech, USA) gdzie na projektanta czekają:

- aktualne mapy,
- niezbędne informacje geologiczno-geotechniczne w korytarzach planowanych dróg,
- pełna informacja geodezyjno-własnościowa terenu w korytarzach tych dróg oraz
- aktualna inwentaryzacja zieleni i zabytków kultury.

Ponadto zasadą w tych krajach jest operowanie przez projektantów katalogowymi rozwiązaniami, nie tylko w zakresie nawierzchni dróg.

W związku z tym, z uwagi na ogrom zadań drogowych w najbliższym czasie, kompetentne organa administracji państwowej (samorządowej i rządowej) powinny podjąć działania i wypracować tego typu możliwości. Działania te wymagają wsparcia finansowego z budżetu centralnego.

d) Celowe jest pełniejsze wykorzystanie wyspecjalizowanych jednostek i zespołów na potrzeby podniesienia jakości i ekonomiki rozwiązań technicznych i technologicznych. Przykładowo proponuje się podjąć studia zakończone wnioskami praktycznymi w formie projektu przepisów dot. stosowania systemów oczyszczających i uszczelniających wodę opadową z drogi (pasa drogowego) oraz MOPów. Uzasadniony wydaje się wniosek do KBN w tej w tej sprawie. Pełna lista zagadnień, które należy objąć studiami tego typu wymaga opracowania.

f) Członkowie I Komitetu wyrażają pogląd o celowości prowadzenia dyskusji środowiskowej **zawsze przed** wdrożeniem życie nowych regulacji.

Reasumując materiały zaprezentowane na poprzednim (w dn. 15 lutego br) i obecnym posiedzeniach dotyczyły całokształtu problematyki jaką zajmuje się I Komitet PKD. Członkowie Komitetu postulują wykorzystanie zgłoszonych wniosków i sugestii w bieżących pracach organizacyjno-legislacyjnych PKD.

6. Zakończenie zebranie

Kolejny termin zebrania zaplanowana na 20 września br. w Warszawie. Na tym zebranie zakończono.

W załączeniu:

- lista obecności,
- zał.1. REALIZACJA INWESTYCJI (etap bez fazy przetargów)

Sprawozdanie opracował: Stefan Sarna

Załącznik do sprawozdania z zebrania I Komitetu PKD w dn. 19.04.07r.

tabl. Problemy w realizacji inwestycji (bez fazy przetargowej) z punktu widzenia wykonawców robót

Zidentyfikowane problemy	Konsekwencje	Działania usprawniające
1. Przekazywanie placu budowy bez załatwienia wszystkich spraw formalno - prawnych	Wydłużenie czasu realizacji podstawą do zwiększenia wynagrodzenia wykonawcy	Rozpoczynanie procesu przetargowego po zakończeniu wysokich spraw formalno - prawnych
2. Projekty zawierają błędy i niedoróbki przepuszczone przez inwestora,	Wydłużenie czasu realizacji kontraktu, podstawy do roszczeń, opracowywanie nowych projektów, bezsensowne udowadnianie sobie winy i angażowanie dodatkowych sił do rozwiązywania powstałych z tych przyczyn problemów	Dokładna weryfikacja projektów na etapie przyjmowania go przez Inwestora. Egzekwowanie odpowiedzialności za wykonane prace projektowe. (najczęściej projektant jest bez winy, a wina jest po stronie wykonawcy jako że on musi być alfą i omegą w całym procesie realizacji). Zdjęcie odpowiedzialności z wykonawcy za dostarczony przez zamawiającego projekt. Zamawiający zamawiając projekt, weryfikuje go, odbiera od projektanta, ale mówi, że odpowiedzialnym za to co jest w środku jest wykonawca. ABSURD!!!! Egzekwowanie prawidłowego wykonania pracy przez projektanta i obciążanie go kosztami zmian wprowadzanych z jego ewidentnej winy.
3. Liczne niedoróbki w specyfikacjach technicznych czasem wykluczające lub utrudniające możliwość zastosowania nakazanych technologii (np. niezgodność z obowiązującymi normami i prawem)	Liczne zmiany w specyfikacjach na etapie realizacji przez co Nadzór ma kolejną sposobność do produkowania dodatkowych dokumentów i pism przez co wydłuża się lub skraca czas przeznaczony na realizację w zależności od postawy Nadzoru.	Zlecenie i kontrolowanie powstających specyfikacji tylko doświadczonym osobom posiadającym wiedzę techniczno-praktyczną. Koordynowanie procesu powstawania specyfikacji jeżeli realizacja odcinka dzieli się na kilka przetargów.
4. Brak współpracy między zarządcami dróg leżących w pobliżu prowadzonych inwestycji	Liczne utrudnienia w korzystaniu z dróg lokalnych i nie tylko. Opóźnienia w realizacji, dodatkowe koszty.	Nawiązanie współpracy pomiędzy zarządcami dróg i określenia zakresu współpracy - w tym finansowania – planowanego przedsięwzięcia
5. Brak uzgodnień z właścicielami infrastruktury związanych z prowadzoną inwestycją	Problemy z uzgodnieniami wejścia w teren i przez to kreowanie dodatkowych kosztów remontów	Na etapie przygotowania inwestycji jasno i precyzyjnie powinny zostać ramy i koszty współpracy.

6. Do końca nie wyjaśnione kompetencje Inżyniera Rezydenta i Inżyniera Kontraktu i Zamawiającego w czasie realizacji inwestycji.	Czasami dochodzi do braku podejmowaniu decyzji i oczekiwanie na taką decyzję przez „wyższy szczebel”. Obawy przed podjęciem decyzji mogącej mieć spore konsekwencje finansowe - lepiej skorzystać z instytucji Rozjemcy. Opóźnienia w wydawaniu decyzji.	Wszystkie wymienione instytucje powinny na etapie realizacji kontraktu nie powinny się podejmować decyzji. Ludzie nie mogą obawiać się konsekwencji podjętych działań. Może komisja rozjemcza powinna być ostatecznym ciałem rozstrzygającym spory?
7. Uznaniowość w decydowaniu o wysokości wynagrodzenia za rozszczenia	Straty wykonawców ponoszone w wyniku nie uznawanie ich udokumentowanych roszczeń. Przyznawane kwoty nie mogą zależeć od czyjeś widzimisię ale muszą być poparte różnymi dokumentami.	Udokumentowane roszczenia muszą być w 100% zwracane wykonawcy
8. Stosowanie rozwiązań FIDIC-a tylko tam i w tych punktach gdzie jest to wygodne dla Zamawiającego lub nadzoru	Przerzucanie wielu problemów na wykonawcę w tym ograniczanie możliwości starania się o dodatkowe wynagrodzenie.	Partnerskie traktowanie wykonawców we wszelkich sprawach a nie z pozycji „kto ma kasę ten ma władzę” Albo decydujemy się na stosowanie FIDIC-a lub nie. Połowiczne rozwiązania zawsze budzą emocje i wątpliwości.
9. Brak konsekwencji w stosowania projektów tymczasowej organizacji ruchu	Czasami nieuzasadnione podnoszenie kosztów realizacji inwestycji i ułatwianie pracy „zaprzyjaźnionym przedsiębiorstwom” poprzez wstawianie w wymaganiach przetargowych projektów z wszelkimi uzgodnieniami a potem nie wymaganie tego.	Stosowanie tego rozwiązanie tylko tam gdzie jest to niezbędne a w innych przypadkach typowego skatalogowanego oznakowania.
10. Zwariowane terminy i czasy realizacji	Problemy wynikające z niskich temperatur i czasami na siłę wykonywanie prac.	Określanie realnych terminów realizacji uwzględniających przerwy zimowe, okresowe niekorzystne warunki czy inne czynniki niezależne od wykonawcy (nie uleganie presji wyborczej) Może określenie czasu w dniach a nie konkretną datą
11. Brak waloryzacji cen i kursów walut	Ewidentne straty wykonawców	Wprowadzenie zasady pełnej waloryzacji cen opartej na udokumentowanym wzroście cen lub kursów walut.
12. Wymaganie stosowania materiałów dostępnych u jednego dostawcy	Odzwierciedlenie ceny materiału w kosztach realizacji. Ustawienie dostawcy w pozycji monopolisty.	Stosowanie rozwiązań dobrych, sprawdzonych, ogólnie dostępnych
13. Nie zatwierdzanie personelu lub jego usuwanie z kontraktu. Zdarzają się chęci ingerencji nawet tam gdzie nie wynika to z żadnych dokumentów przetargowych	Brak możliwości realizacji kontraktu.	W sytuacji braku kadry na rynku krajowym obniżenie wymagań dla wymaganego personelu
14. Powierzenie realizacji kontraktów firmom nie mających na etapie oferty zapewnionego podwykonawstwa dla kluczowych asortymentów	Trudności w realizacji inwestycji, w sytuacji zagrożenia terminu szukanie na gwałt pomocy często z udziałem zamawiających	Odpowiednie zapisy w warunkach kontraktu.
15. Koniec roku i wydawanie pieniędzy budżetowych	Zmuszanie wykonawców do fakturowania lub kończenia prac bez względu na warunki pogodowe. (zbyt późne ogłaszanie przetargów i	Właściwe planowanie finansowe, uwzględnianie zimy

	kończenie ich 31 grudnia)	
16. Brak zaliczek na wykonanie zamówienia	Dodatkowe kredytowanie. Przy wielu kontraktach istnieje groźba wyczerpania linii kredytowych.	Wprowadzenie zaliczkowania robót wzorem lat ubiegłych (na wszystkich kontraktach)
17. Skrócenie terminów dla wystawienia przejściowego świadectwa płatności oraz dla samej płatności	Jak wyżej	Stosowanie istniejących przepisów co do płatności. Ustawa nakazuje 30 dni na dokonanie płatności. Wszyscy godzimy się na wydłużoną płatność nie korzystając z możliwości naliczania odsetek. Zamawiający naraża skarb państwa na straty w przypadku płacenia odsetek.
18. Narzucanie etapowania robót	Brak możliwości organizacji robót takiej jaka jest dobra z punktu widzenia wykonawcy oraz niejednokrotnie przy odbiorze końcowym wracanie do odebranych wcześniej etapów	Pozostawienie organizacji budowy wykonawcy i traktowanie etapów jako odebrane końcowo.
19. Wycena robót dodatkowych	Wcześniejsze zakończenie robót dodatkowych niż zostanie uzgodniona wycena i przez to wykonawca jest w pozycji akceptującego to co łaskawie dostanie.	Traktowanie wykonawcę jako partnera a nie jako darczyńcę. Nie rozpoczynanie robót dodatkowych bez uzgodnionej i zatwierdzonej wyceny (sprzeczne z FIDIC-iem ale w przypadku wykorzystywania przez Zamawiającego i Nadzór swoich pozycji i zapisów niekorzystnych dla wykonawcy może trzeba zmienić reguły na bardziej partnerskie)
20. Coraz dłuższe terminy między złożeniem oferty a wejściem na plac budowy	Złożona oferta po upływie kilku miesięcy staje się nieaktualna z powodu nieprzewidywalnego wzrostu cen zaopatrzeniowych	Wprowadzenie indeksacji cen albo stosowanie cen aktualnych w momencie rozpoczęcia robót (ponowne przeliczenie oferty)
21. Brak kadry	Wyścig w kaperowaniu kadry w zderzeniu z dużą ilością przetargów a zaniedbaniami w latach poprzednich – chudych.	
22. Braki materiałów kamiennych	Spowolnienie wykonywanych prac nie uwzględnianych w ofertach – z powody reglamentowania dostaw. Dostawcy zaczynają stosować praktyki monopolistyczne i dyktują warunki dostaw i ceny	Stosowanie materiałów alternatywnych spełniające wymagania specyfikacji ale te muszą uwzględniać istnienie materiałów lokalnych i alternatywnych.