

**II POMORSKIE FORUM  
DROGOWE**  
07.06.2017 - 09.06.2017



**Utrzymaj Standard  
MODEL GDAŃSKI**  
jako  
**ALTERNATYWNY SYSTEM UTRZYMANIA  
DRÓG KRAJOWYCH**  
podsumowanie 1. roku wdrożenia

Karol Markowski - Oddział GDDKiA w Gdańsku  
8 czerwca 2017



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
oddział w Gdańsku

# Geneza wprowadzenia pilotażu

- 2010 Zespół ds. modeli zarządzania
- 2011 Utrzymaj Standard na S3
- 2012 - 2015 quasiStandard na całej sieci w Oddziale GDDKiA w Gdańsku
- 2016 Obszarowe Utrzymaj Standard model gdański na całej sieci w Oddziale GDDKiA w Gdańsku



# Przesłanki wprowadzenia Modelu

- Określenie jednolitych przewidywalnych kosztów utrzymania na więcej niż jeden rok budżetowy
- Utrzymanie jednolitego standardu utrzymania na całej sieci dróg przez cały okres obowiązywania umowy
- Zapewnienie możliwości realizacji wszystkich zadań GDDKiA niezależnie od ograniczeń kadrowo-organizacyjnych



# Cele Programu

- ✓ Zwiększenie efektywności zarządzania siecią istniejących dróg krajowych
- ✓ Unifikacja standardów utrzymania
- ✓ Jednoznaczne określenie kosztów utrzymani dróg
- ✓ Zapewnienia ciągłości pracy przy wykorzystaniu sił wykonawcy zewnętrznego



# Założenia wstępne

## 1. Termin wprowadzenia

- 15 października 2015r.

## 2. Okres objęty programem

- max okres określony UZP – od 2016 do 2021r. (5,5 roku)

## 3. Obszar objęty pilotażem

- cały obszar województwa pomorskiego z podziałem na 5 zadań

- zadaniem Rejon – średnia długość dróg ok 180 km dróg klasy S , GP, G



# Założenia wstępne

## 1. Zakres czynności objętych zleceniem – płatne ryczałtem

### BUD

- czystość (nawierzchnia, znaki, elementy BRD, bariery, ekrany przecichlapaniowe, ekrany akustyczne)
- zieleń – koszenie, pielenie, sanitarna przycinka drzew, wycinka drzew
- remonty dróg (według założonego zakresu z podziałem na rodzaj remontu i obszar – droga, obwód)
- oznakowanie poziome (w zakresie istniejącego oznakowania, malowanie, uzupełnianie kocich oczu)
- oznakowanie pionowe, czystość,
- objazdy dróg – zgodnie z zarządzeniem plus objazdy dodatkowe w szczególnych przypadkach według załącznika (święta, dni wolne)
- prace interwencyjne – neutralizacja skutków zdarzeń na drodze
- ogrodzenia dróg – kontrola kompletności zabezpieczeń, naprawa uszkodzeń, naprawa bramek

### ZUD

- zakup soli
- zabezpieczenie sprzętu podstawowego oraz sprzętu dodatkowego (sprzęt ciężki),
- zabezpieczenie materiałów sól, piasek, mieszanka mineralno-solna,
- wykonywanie usług zimowego utrzymania dróg, zimowego utrzymania chodników, zimowego utrzymani obiektów inżynierskich,
- ustawianie płotków przeciwnieźnych,
- utrzymanie zapleczy socjalnych i magazynowych
- zapewnienie dyżurów ZUD i koordynacja prac

**BUM** – czystość na obiektach, konserwacja – wykonywane na podstawie wykazu obiektów i wskazania szczegółowego zakresu prac - wyłączenie prace remontowe



# Założenia wstępne

## 1. Zakres czynności dodatkowych

**utrzymanie strukturalne** - zlecane na podstawie indywidualnych zleceń, rozliczane obmiarowo, procedury zlecania

- ustawianie nowych odcinków barier
- wymiana znaków, ustawianie nowych znaków
- naprawa uszkodzonych elementów infrastruktury
- montaż elementów BRD



# Założenia wstępne

## 1. Założenia ekonomiczne

Nowy model nie ma na zadaniu podniesienia standardu lecz zwiększenie efektywności działań

Zabiegi optymalizujące wartość zamówienia:

1. Umową kompleksową objęto cały obszar utrzymania rutynowego.
2. Umową kompleksową objęta została cała sieć dróg administrowanych przez Oddział.
3. Podstawę wyceny modelu stanowiły koszty utrzymywania dróg w standardzie niezmiennym w stosunku do dotąd obowiązującego ((Oddział założył, że utrzymywany w modelu quasiStandard poziom utrzymania jest optymalny ze względu na cele jakim służy (estetyka, bezpieczeństwo, funkcjonalność elementów drogi), możliwy technicznie do osiągnięcia, a ponadto racjonalny ze względu na gospodarowanie środkami publicznymi)), z założeniem że nowy model powinien kosztowo być zbliżony do modeli dotychczas stosowanych.
4. Do porównania przyjęto koszty BUD z lat 2012-2015 kiedy funkcjonowała jednolita forma monitoringu finansowego.





# Założenia wstępne

5. Ze względu na fakt, iż w kosztach globalnych BUD część kosztów nie jest bezpośrednio związana z kosztami utrzymania do obliczeń zastosowano wskaźnik korygujący na poziomie 0,9.

6. W celu zwiększenia konkurencyjności zamówienia i uzyskania bardziej atrakcyjnych dla Zamawiającego wartości ofert, przedsięwzięto działania uzupełniające w tym:

określono adekwatne do potrzeb i optymalne ze względu na interes zamawiającego wymogi dla wykonawców, gwarantując możliwość udziału w postępowaniu szerokiej palecie oferentów o różnorodnym potencjale i doświadczeniu, zarówno firm o zasięgu ogólnopolskim jak i rodzimych, lokalnych wykonawców,  
zamówienie podzielono na części, zwiększając dostępność do zamówienia i stymulując konkurencję pomiędzy oferentami,  
maksymalnie wydłużono czas kontraktu,  
uwzględniono przesunięcie czasowe między terminami rozpoczęcia BUD i ZUD,  
precyzyjnie sformułowano zapisy OPZ wraz z określeniem dokładnych minimalnych ilości i częstotliwości zabiegów, harmonogramów prac utrzymaniowych i wymogów sprzętowo kadrowych,  
podano do publicznej wiadomości dane statystyczno historyczne o ponoszonych dotychczas kosztach utrzymania, dane o natężeniach ruchu, dane o wypadkach, dane o stanie nawierzchni.  
upubliczniono wartość szacunkową zamówienia.



# Założenia wstępne

## PORÓWNANIE PONIESIONYCH WYDATKÓW NA BUD W ODDZIALE GDAŃSK W LATACH 2013 -2015 Z PLANOWANYMI WYDATKAMI W 2016 R.

(na podstawie monitoringów : grudzień 2013 r., grudzień 2014 r., grudzień 2015 r.)

### Porównanie kosztów modelu utrzymania "tradycyjnego" z modelem obszarowym "Utrzymaj Standard" w ujęciu rzeczywistych kosztów finansowych

Nr gru-py	BIEŻĄCE UTRZYMANIE DRÓG (BUD)	WYDATKI BUD 2013 R.	WYDATKI BUD 2014 R.	WYDATKI BUD 2015 R.	Średnia wydatków BUD z lat 2013-2015	Wartość szacunkowa zamówienia (1 rok)	Wartość zamówienia w 2016 r. (wg. zawartych umów 2016-2021 r.)
I	Remonty nawierzchni dróg	10 455,608	6 120,563	10 823,440	9 133,204	43 426,800	4 788,089
II	Utrzymanie i remonty urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie i	9 334,121	7 841,958	8 077,090	8 417,723		6 134,542
III	Utrzymanie elementów korpusu drogi (pobocza, skarpy, odwodnienie, rowy)	2 172,378	1 727,091	2 977,529	2 292,333		1 124,757
IV	Inne	936,520	310,822	349,711	532,351		498,277
V	Utrzymanie znaków i elementów bezpieczeństwa ruchu	271,449	261,538	541,980	358,322		512,531
VI	Odwodnienie	4 657,224	5 284,168	2 519,729	4 153,707		1 320,126
VII	Usuwanie skutków zdarzeń losowych	1 363,158	1 288,346	1 173,195	1 274,900		920,550
VIII	Zieleń	4 661,212	4 042,360	4 236,778	4 313,450		5 088,658
IX	Utrzymanie czystości w pasie drogowym	2 776,961	2 907,619	3 185,687	2 956,756		1 937,833
X	ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG	17 918,289	10 069,439	8 907,685	12 298,471		12 192,456
XI.1	Bieżące utrzymanie czystości obiektów inżynierskich	1 775,217	2 516,123	2 652,496	2 314,612		1 967,775
XI.2	Roboty konserwacyjne na obiektach inżynierskich	226,912	913,318	267,726	469,319		521,298
	INNE-1.10; 1.11; 1.13-13c, d,e,j,k; 1.14	1 188,204	3 066,112	3 396,289	2 550,202		4 247,395
<b>Razem:</b>		<b>54 546,920</b>	<b>42 920,016</b>	<b>46 189,111</b>	<b>47 885,349</b>	<b>43 426,800</b>	<b>41 254,288</b>
Wartość kosztów nierzeczywiście poniesionych:					<b>2 673,251</b>	<b>2 673,251</b>	
<b>OGÓŁEM:</b>					<b>50 558,600</b>	<b>46 100,051</b>	<b>41 254,288</b>



# Założenia wstępne





# Założenia wstępne

## 1. Nadzór

Nadzór realizowany przez wyspecjalizowaną komórkę **wykonawcy**, zgodnie z listą procedur kontrolnych

**Zamawiający nie sprawuje bezpośredniego nadzoru a jedynie nadzoruje i kontroluje Nadzór wykonawcy**





# Podsumowanie 1 pełnego cyklu utrzymania w ramach kontraktu obszarowego

## 1. Okres – styczeń 2016 – maj 2017

- początek okresu (bez ZUD)

- koniec okresu – przygotowanie dróg do sezonu



# Bilans korzyści

## 1. Zarządca drogi

- stale utrzymywany standard jakościowy elementów Drogi,
- przewidywalny czas i zakres realizacji prac utrzymaniach,
- możliwość pełnej kooperatywności ze służbami ratowniczymi,
- brak konieczności angażowania dodatkowych zasobów kadrowych (dyżury zima),
- brak konieczności przeprowadzania wielokrotnych procedur zamówieniowych,
- możliwość realizacji innych zadań zarządczych.

## 1. Wykonawca/operator

- stały, przewidywalny przychód środków,
- przewidywalny czas i zakres realizacji prac utrzymaniach, możliwość uczestnictwa w planowaniu realizacji prac (poza systemem awaryjnym),
- możliwość wykorzystania zasobów do realizacji zadań u innych zamawiających,
- możliwość wprowadzenia innowacyjnych narzędzi optymalizujących koszty realizacji zadania,
- możliwość zdobywania doświadczenia w zakresie kontraktów obszarowych
- możliwość długofalowego rozwoju firmy na bazie stabilnego długoterminowego kontaktu



# Bilans wyzwań

## 1. Zarządca drogi

- opracowanie skutecznego systemu monitoringu i kontroli kontraktu,
- opracowanie jednolitych standardów jakościowych oraz realizacji prac utrzymaniowych,
- współdziałal w tworzeniu nowych kompetencji kadrowych w zakresie zarządzania infrastrukturą drogową (szkolenia, kursy, studia podyplomowe),
- opracowanie mechanizmów ochrony konkurencyjności lojalnych dostawców usług utrzymaniowych,
- opracowanie mechanizmów ograniczających koncentrację zamówień i monopolizację rynku robót utrzymaniowych.

## 1. Wykonawca/operator

- opracowanie systemu zarządzania procesami w całym okresie trwania kontraktu (np. mały PMS),
- Opracowanie systemu szkoleń z zakresu brd, warunków kontraktowych oraz zarządzania kontraktem z uwzględnieniem ryzyk zewnętrznych,
- opracowanie wydajnego systemu współpracy ze służbami ratowniczymi,
- opracowanie wydajnego systemu reagowania na zdarzenia awaryjne,
- opracowanie mechanizmów bilansowania przychodów i kosztów w całym okresie trwania kontraktu a nie w systemie rocznym,
- Opracowanie mechanizmu uwzględniającego wystąpienie ryzyk niezwiązanych ze sposobem ( skutki wypadków, awarii, zdarzeń losowych, sytuacji kryzysowych niebędących katastrofa budowlaną,
- opracowanie i wdrożenie innowacyjnych metod realizacji prac ograniczających koszty przy jednoczesnym spełnieniu standardów.



# Wnioski

## Kontrakt

- zaprojektowany racjonalnie, brak wymogów niemożliwych do realizacji,
- skomplikowany, wymagający szczegółowej znajomości norm i zasad, ale precyzyjny do rozliczenia,
- wymagający ciągłego procesu szkolenia zarówno po stronie zamawiającego jak i wykonawcy,
- wymagający od wykonawcy dużego zaangażowania sprzętu, ludzi, czasu pracy, wymagania organizacyjne, system raportowania,
- wymagający od wykonawcy przewidywania skutków wykraczających poza samo spełnienie standardów (odpowiedzialność cywilna, odpowiedzialność karna) Terminy wymagające stałego monitorowania,
- Uwzględniający optymalnie rozłożone ryzyka z potencjałem do zmian w zakresie zdarzeń kryzysowych.





# Obszarowy kontrakt utrzymaniowy a Asset Management

## 1. Poziom strategiczny

- właściciel procesu – zarządca drogi
- okres planowania – długoletni – np. cykl życia nawierzchni
- wskaźniki oceny – stan nawierzchni sieci, brd, efektywność finansowa
- narzędzia – GPR, PMS, raporty bezpieczeństwa, modele planowania działań na sieci

## 2. Poziom operacyjny

- właściciel procesu – wykonawca BUD/operator
- okres planowania – czas trwania kontraktu,
- wskaźniki oceny – stan spełnienia warunków standardu,
- narzędzia – ????? „mały PMS” ( sytuacje awaryjne, remonty cząstkowe w cyklu rocznym)



# Rekomendacje

- Konsekwentne wprowadzanie modelu obszarowego na inne odcinki (obszary) dróg – Zielona Góra, Kielce
- Kontynuowanie dialogu wśród zarządców dróg w zakresie opisów standardów realizacji prac z uwzględnieniem spójności sieci oraz otwarcie się na wnioski operatorów
- Opracowanie kryteriów pozacenowych dla oferentów umożliwiających uzyskanie wartości dodanej (np. brd, edukacja, informacja, budowanie relacji z użytkownikiem)
- Zoptymalizowanie kryteriów podziału ryzyk pomiędzy zamawiających a wykonawcą np. w zakresie sytuacji nadzwyczajnych, siły wyższej, skutków wypadków, wandalizmu
- Opracowanie systemu kształcenia kadr zarządców dróg i wykonawców.

