



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

IV Pomorskie Forum Drogowe Utrzymanie Dróg i Mostów

Model utrzymania sieci dróg i mostów Szanse i zagrożenia

Gdańsk 20.10.2021

Przemysław Klonowski
Prezydent Izby



O jakim modelu rozmawiamy ?

- OIGD skupia ponad 150 firm związanych z rynkiem drogowym
- Ponad 50 firm realizuje Umowy związane z utrzymanie sieci dróg i / lub mostów
- Zdecydowana większość Umów na utrzymanie sieci dróg i / lub mostów podpisana jest z GDDKIA
- Z początkiem roku 2021 GDDKIA wprowadziła nowe podejście do kształtowania modelu utrzymania swojej sieci dróg wszystkich kategorii



Jaki model obowiązywał wcześniej w GDDKIA ?

- W ostatnich latach za wiodący model w GDDKIA w zakresie utrzymania sieci drogowej można uznać model Utrzymaj Standard.
- Model zakładał podział wykonywanych czynności na sieci drogowej na 2 zasadnicze grupy:
 - G1: działania rutynowe mające na celu utrzymanie określonego standardu elementów i całej sieci
 - G2: działania strukturalne mające na celu doprowadzenie elementów sieci do standardu
- W konsekwencji podział wynagrodzenia na 2 grupy:
 - Wynagrodzenie ryczałtowe za działania G1
 - Wynagrodzenie kosztorysowe za działania G2



Co zmieniono w modelu ?

- Zamawiający zrezygnował z nakładania na Wykonawcę obowiązku utrzymania standardu na sieci drogowej zdefiniowanego parametrami i wskaźnikami
- Zamawiający przejął na siebie ryzyko związane z monitorowaniem odchyleń od standardu i podejmowania decyzji o zakresie i czasie prac mających prowadzić do utrzymania standardu
- Utrzymano obowiązek gotowości do działań ZUD



Co zmieniono w modelu ?

- Utrzymano obowiązek zorganizowania i utrzymywania personelu do zarządzania kontraktem po stronie Wykonawcy
- Utrzymano grupę zadań strukturalnych łącząc ją z zadaniami potrzebnymi do utrzymania standardu na sieci
- W konsekwencji ograniczono wynagrodzenie ryczałtowe a zwiększono udział wynagrodzenia kosztorysowego



- **Struktura wynagrodzenia:**
 - Ograniczenie ryczału na rzecz wynagrodzenia kosztorysowego
 - Brak limitów minimalnych dla zadań z grupy strukturalnej – utrzymanie standardu na sieci lub doprowadzenie do standardu
- **Ryczałt za gotowość do akcji ZUD**
 - Wymagania obowiązku gotowości sprzętowej na obwodzie przez prawie cały sezon zimowy a sposób wyliczenia wynagrodzenia za gotowość
 - 530 zł / nośnik / dobę a realia rynkowe
 - Próby arbitralnego ustalania % limitu za gotowość do ZUD



- Limit na koszty zarządzania kontraktem:
 - Ograniczenie limitu na koszty zarządzania kontraktem
 - Szeroki zakres i niejednoznaczność pozycji ujętych w kosztach zarządzania kontraktem
 - Wyodrębnienie grupy kosztów związanych z wymaganym personelem
 - Wyodrębnienie grupy kosztów związanych z przystosowaniem do wymagań kontraktu

- Waloryzacja
 - Stosowany wzór a inflacja
 - Podział ryzyk



- Wymagania w zakresie personelu kluczowego:
 - Ewolucja wymagań względem personelu kluczowego
 - Adekwatność wymagań względem personelu a długość sieci
 - Adekwatność wymagań względem personelu a definicja utrzymania bieżącego
 - Dostępność zasobów

- Zaopatrzenie w sól drogową
 - Przeniesienie obowiązku na Wykonawcę
 - Możliwości produkcyjne i logistyczne



- OIGD jest w stałym kontakcie i rozmowach z GDDKIA w celu wypracowania możliwie najbardziej efektywnego modelu utrzymania dróg
- Efektywność utrzymania sieci dróg nie może być tylko pochodną interesów Wykonawców albo/i Zamawiającego
- Efektywność utrzymania sieci dróg musi być pochodną interesu Użytkownika czyli zapewnienia bezpieczeństwa i komfortu podróżowania



- Tylko model oparty na:
 - równowadze – równym i mądrym rozłożeniu ryzyk pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającego
 - długofalowym planowaniu zadań i ich finansowaniu
- Zapewni Użytkownikom dróg bezpieczeństwo i komfort podróżowania a tym samym powstrzyma proces degradacji sieci



Dziękuję za uwagę

Przemysław Klonowski
Prezydent Izby

www.oigd.com.pl

oigd@oigd.com.pl