

Wspólne stanowisko

uczestników dyskusji nt. „Wskaźnikowego Modelu Utrzymania Dróg”, odbytej podczas Pomorskiego Forum Drogowego w Sopocie w dniu 5 czerwca 2018 roku, reprezentujących firmy utrzymaniowe.

Wspólne stanowisko zostało wypracowane na podstawie propozycji przedstawionych przez:

1. Pana Grzegorza Bagińskiego, Dyrektora Generalnego Saferoad w Polsce
2. Pana Pawła Zawadzkiego- Prezesa Zarządu Zaberd
3. Pana Piotra Rottera- Członka Zarządu Intertoll
4. Pana Artura Pielecha- Prezesa Zarządu FBSerwis

Postulaty dotyczą następujących aspektów:

1. Sposobu kontraktacji
2. Zakresu prac w ramach kontraktów utrzymaniowych
3. Podziału ryzyk

Ad. 1. Sposób kontraktacji

- Postulujemy, aby dla dróg krajowych modelem dominującym był model Utrzymaj Standard z jasno określonymi zakresami robót, za które odpowiada Wykonawca oraz definicją standardu utrzymania drogi.

- Okres kontraktacji umów utrzymaniowych powinien obejmować nie mniej niż 5-6 lat. Dłuższe okresy mogą być realizowane w formule 5-6 + (2-4 lat), gdzie za poprawną realizację kontraktu wykonawca uzyskuje prawo do jego przedłużenia (minimum o 2 lata)

- Rekomendujemy dłuższe (opisane w punkcie powyżej) okresy kontraktu, ale pod warunkiem dobrego mechanizmu **corocznej** indeksacji wynagrodzenia, opartego na odpowiednim koszyku:

- np. 50% wskaźnika związanego z wzrostem przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw

- 50% wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych (inflacji), która miałaby pokryć wzrost kosztów materiałów, paliwa, etc. lub ustalonego koszyka materiałowego (stal, asfalt, cement, paliwo, sól etc.)

- Kontrakty obszarowe, czyli tzw. „**model gdański**” wydają się dobrym rozwinięciem modelu Utrzymaj Standard, z powodu:

- a. efektu skali (więcej km w utrzymaniu, niższe koszty utrzymania 1 km)

b. posiadanie przez Zamawiającego jednego partnera prywatnego do utrzymania w całym Rejonie

- Kontrakt utrzymaniowy powinien mieć charakter mieszany: ryczałtowo- wywołaniowy, aby lepiej odzwierciedlić zmieniające się potrzeby utrzymywanych dróg i możliwość bardziej elastycznego reagowania na nie. To oznacza, że kontrakty miałyby komponent ryczałtowy i strukturalny o charakterze wywołaniowym.

- Od momentu rozstrzygnięcia przetargów do momentu rozpoczęcia świadczenia usługi, powinien być przewidziany co najmniej 2 miesięczny okres na mobilizację, głównie zakup sprzętu i rekrutację ludzi.

- Wymogi formalne dotyczące uprawnień kadry kierowniczej często są zawyżone i warto zamienić je na doświadczenie kadry.

Ad. 2. Zakres prac utrzymaniowych:

- Z zakresu utrzymania powinny być wyłączone prace obejmujące odtworzenie składników drogi, wynikające z ich naturalnej degradacji i konieczności wymiany.

- Naprawy powinny dotyczyć uszkodzeń a nie wymiany na nowe wynikające z całkowitego zużycia.

- Zamawiający nie powinien wymagać, by Wykonawca przejął drogę w stanie faktycznym a oddał na zakończenie kontraktu w standardzie 100%. Bezwzględnie Zamawiający powinien zakładać jasno zdefiniowany DDS (doprowadzenie do standardu) dla przekazywanych odcinków dróg. DDS powinien być częścią ofert składanych przez Wykonawców.

- Kontrakty utrzymaniowe w części ryczałtowego wynagrodzenia powinny precyzować zakres utrzymania oraz przedmiar ilościowy, przypadający na poszczególne okresy, mieszczący się w ramach ryczałtu, tak aby po jego przekroczeniu możliwe było dopłacenie Wykonawcy z funduszy strukturalnych.

- Wynagrodzenie strukturalne powinno zawierać maksymalną ilość prac jaką może zlecić Zamawiający w całym okresie kontraktu oraz powinny zostać wyraźnie określone limity/odchyłki ilościowe roczne.

- W dzisiejszych Opisach Przedmiotu Zamówienia za mały nacisk jest położony na kwestie utrzymania bezpieczeństwa przy pracach utrzymaniowych. Powinny zostać podwyższone wymagania co do:

- wyposażenia prac rutynowych i interwencyjnych w środki zabezpieczające miejsce robót takie jak bariery mobilne, osłony energochłonne (TMA, TTMA)

- organizacji ruchu oraz planowania prac
- informowania kierowców o zdarzeniach na drogach i utrudnieniach poprzez narzędzia dostępne u Zamawiającego
- zapewnienia, aby Policja w przypadku prac realizowała doraźne kontrole kierowców w miejscach prowadzenia prac na drodze
- Warto rozważyć zmniejszenie wagi w kontraktach utrzymaniowych kwestii utrzymania ich estetyki (częstotliwość, kary za niedotrzymanie terminów, sztywne terminy realizacji), na rzecz kwestii przyczyniających się do zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu podróży (nawierzchnia, zabezpieczenie miejsc wypadków, zabezpieczenie prac na drodze)
- Kary i potrącenia należy dostosować do istotności uchybienia. Kara/potrącenie może rosnąć wraz z opóźnieniem lub ich powtarzaniem się („recydywa”).
- Opóźnienie mało istotne (kilka dni dla zieleni, itp.) powinno być karane również upomnieniami (da to narzędzie administracji na miarkowanie wartości uchybienia.
- W celu obniżenia kosztów utrzymania sugerujemy zminimalizowanie prac o charakterze estetycznym:
 - częstotliwość koszenia całości PDA maksymalnie 1-2 razy do roku a pasa rozdziału, pasa około 2 m od krawędzi jezdni i MOP maksymalnie 3-4 razy do roku.
 - koszenie bez wygrabiania traw i ich utylizacji, lub jako płatne osobno w ramach prac strukturalnych, wg decyzji Zamawiającego
- Prace o charakterze powtarzalnym: koszenie traw, prace bitumiczne, malowanie oznakowania poziomowego, powinny mieć wydłużony horyzont czasowy realizacji, np., 3 miesiące, tak aby uniknąć kumulacji prac w całym kraju w tych samych zakresach.
- Dla prac uzależnionych od warunków pogodowych, wykonawca powinien mieć prawo przedłużenia terminu realizacji, lub należy wprowadzić kryterium pogodowe (np. dla oznakowania poziomego można określić wymaganą ilość dni o odpowiednich warunkach pogodowych, w kontraktowych ramach czasu, potrzebną do wykonania prac).
- Konieczne jest wprowadzenie obowiązkowego długoterminowego planowania przez Zamawiającego prac „remontowych” jak naprawy nawierzchni asfaltowych, roboty brukarskie, itp., w celu uniknięcia sytuacji braku dostępności materiałów, sprzętu i podwykonawców oraz optymalizacji kosztów (zlecenia ad-hoc będą zawsze droższe). Przy ograniczonej dostępności materiałów i usług długoterminowe, wiążące strony, planowanie prac wpłynie na zmniejszenie kosztów utrzymania.

Ad. 3. Podział ryzyk:

- Zamawiający powinien ponosić ryzyko wszystkich zdarzeń nadzwyczajnych, w tym siły wyższej oraz zdarzeń mających znamiona katastrofy drogowej
- Zamawiający powinien ponosić ryzyko wad ukrytych przedmiotu umowy (wady projektowe, wykonawcze przy budowie, itp.) wpływających na trwałość dróg i koszt ich utrzymania.
- Wykonawca powinien mieć możliwość dochodzenia odszkodowania za szkody wyrządzone na drodze utrzymywanej przez niego od Ubezpieczyciela sprawcy, skoro Wykonawca ponosi koszty likwidacji skutków zdarzeń losowych.
- Szczególnie bolesne jest niedoprecyzowanie podziału ryzyk w pracach, nie dających się łatwo zaplanować, jakimi jest Zimowe Utrzymanie Dróg. Można zdefiniować pulę wyjazdów lub kilometrów do przejechania w ramach „Akcji Zima”, która mieści się w ryczałcie. Wykorzystanie puli ryczałtowej, powinno skutkować wynagrodzeniem z puli prac strukturalnych.
- Dobrym przykładem ryzyka, którego nie dało się przewidzieć, jest zmiana interpretacji dotycząca VAT. Propozycja: stawka VAT w umowach powinna być jednoznacznie określona. Wszelkie zmiany stawki VAT w okresie obowiązywania kontraktu powinny być podstawą do stosownej zmiany wartości brutto umowy.
- Środki do prowadzenia akcji ZUD powinny być po stronie Zamawiającego