

Polsko-Nordyckie Forum Drogowe 2018

tekst i zdjęcia: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

W nowej formule spotkania drogowców z Polski, Skandynawii i krajów nadbałtyckich odbyło się 4-6 czerwca 2018 r. w Sopocie III Pomorskie Forum Drogowe, od tego roku noszące dodatkową nazwę Polsko-Nordyckiego Forum Drogowego.

Jego przewodnimi tematami było zarządzanie i utrzymanie sieci drogowej, w tym zasady *road asset management*. Podobieństwo klimatów sprawia, że kwestie utrzymania dróg, zwłaszcza zimowego, są wspólne dla krajów, których przedstawiciele przyjechali do Sopotu.

Na całym świecie można zaobserwować przemiany w sposobach zarządzania drogami – powiedział we wprowadzeniu do tematyki forum Andrzej Maciejewski z GDDKiA. – Zmienia się rola administracji drogowej. Na początku tej ewolucji była to nieskomplikowana, choć zatrudniająca wiele osób struktura. Te osoby wykonywały wszystkie zadania związane z utrzymaniem dróg. Była ona scentralizowana i podlegała administracji państwa odpowiadającej za transport. W następnej fazie najpierw zidentyfikowano role zamawiającego i wykonawcy, a potem je rozdzielono. Mniej więcej w tej fazie jesteśmy.

Administracja drogowa jest zamawiającym, a wykonawcą usług są podmioty rynkowe. Ministerstwo definiuje cele dla administracji i ustala dostępne fundusze. W następnych fazach, do których dążymy, część wykonawcza zostanie całkiem sprywatyzowana. Ustanowiony będzie fundusz drogowy, dający pewną samodzielność administracji drogowej i uniezależniający wydatki od decyzji politycznych. Biuro centralne będzie ustalać cele i je weryfikować, a biura regionalne realizować plany i programy. Będą prowadzić także pomiar wydajności. W końcowej fazie administracja drogowa stanie się formalnym właścicielem zasobów majątkowych,

będzie działać jak korporacja, zarządzając tym majątkiem, a nawet generując zysk.

Jak konstruować kontrakty?

Najwięcej uwagi w trakcie obrad poświęcono systemom organizacji utrzymania dróg i wnioskowi wynikającemu z praktycznego wdrażania różnych sposobów zlecenia, rozliczania i wynagradzania prac utrzymanio- wych. W Oddziale GDDKiA w Gdańsku przed dwoma laty wprowadzono system utrzymania obszarowego na całej sieci dróg. Propozycjom kierunku, w którym ten system powinien ewoluować, poświęcona była w debata panelowa zorganizowana w pierwszym dniu konferencji. W prowadzonej przez red. Annę Krawczyk z magazynu „Infrastruktura” dyskusji wzięli udział przedstawiciele firm, które podpisały kontrakty w tym systemie: Hanna Klimas, wiceprezes zarządu Saferoad Grawil, Artur Pielech, prezes zarządu FBSerwis, Piotr Roter, członek zarządu Intertoll (operatora odcinka koncesyjnego autostrady A1), Krzysztof Strzelczyk, dyrektor spółki Kwizdyńskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Budowlanych, i Paweł Zawadzki, prezes zarządu Zaberd.

Wprowadzeniem do dyskusji było wystąpienie Karola Markowskiego, zastępcy dyrektora Oddziału GDDKiA w Gdańsku. Jednym z elementów profesjonalizacji zarządców dróg jest zlecenie na zewnątrz tych elementów, które branża prywatna wykona lepiej, bowiem może się kierować rynkowymi mechanizmami – powiedział. – Jest to jednak tylko ogólna idea.

Praktyczny sposób, w jaki należy to przeprowadzić, np. jak podzielić ryzyka, jak zapisać kontrakty, powinno być efektem dyskusji z wykonawcami.

W Polsce modele wskaźnikowe jeszcze nie funkcjonują. Efekty prac operatora rozliczane są nie za pomocą wskaźników mierzalnych, lecz bardziej przez ocenę spełnienia standardu. Ranga tej sprawy będzie wzrastać w miarę rozwoju sieci dróg, bo niedopełnienie standardu na drodze, na której są małe natężenia ruchu i małe prędkości, oczywiście nie jest tak bolesne społecznie i gospodarczo, jak na drodze o wysokich natężeniach i o wysokich prędkościach. Tam te koszty poniesione powodu nieprofesjonalnego zarządzania są już odczuwalne.

Wskaźniki – podkreślił Karol Markowski – muszą spełniać trzy podstawowe zasady. Po pierwsze, musi być osiągnięty kompromis ekonomiczny. Musimy się zastanowić, czy nas na to stać. Od takiego prostego przykładu, czy kosić trawę pięć razy w roku, czy dwa razy w roku. Po drugie, musimy się zastanowić, czy jest możliwy do osiągnięcia kompromis technologiczny, czy jest to fizycznie możliwe. To oczywiście najtrudniejsze jest do osiągnięcia w przypadku zimowego utrzymania dróg. W skrajnych przypadkach pewne rzeczy są po prostu niemożliwe. Ostatni z elementów można nazwać kompromisem społecznym. Czy te zabiegi, które będziemy realizować, wykonując bardzo duży wysiłek ekonomiczny, bardzo duży wysiłek organizacyjny, są w ogóle dostrzegane przez społeczeństwo.

W zgodnej opinii uczestników debaty kontraktów typu utrzymaj standard są znacznie korzystniejsze dla wszystkich. Czas ich obowiązywania powinien wynosić przynajmniej sześć lat, co umożliwi wykonawcy zaplanowanie zakupów sprzętu i rozwój potencjału. Jak jednak zwracano uwagę, muszą być w nich zapisane mechanizmy waloryzacji cen, bo im więcej lat jest objętych umową, tym większa niepewność dotycząca przyszłych zdarzeń gospodarczych. Operatorów nie powinny też obciążać szkody komunikacyjne, za które dostaje odszkodowanie w ramach swojego ubezpieczenia. Generalnie, należy sprawiedliwie rozłożyć ryzyka.



Franciszek Rogowicz (z prawej) został uhonorowany wyróżnieniem Zastępcy drogowiec Pomorza. Wyróżnienie wręczyli (od lewej) Karol Markowski, zastępca dyrektora Oddziału GDDKiA w Gdańsku, i Zbigniew Kotlarek, prezes PKD



O praktyce funkcjonowania kontraktów utrzymaniowych na drogach krajowych w Szwecji mówił Björn Eklund z tamtejszej centralnej administracji drogowej Trafikverket



Uczestnicy debaty panelowej na temat wskaźnikowego systemu utrzymania dróg