

**Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad¹⁾
za rok 2021**

Dział I²⁾

Jako osoba odpowiedzialna za zapewnienie funkcjonowania adekwatnej, skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej, tj. działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy, a w szczególności dla zapewnienia:

- zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
- skuteczności i efektywności działania,
- wiarygodności sprawozdań,
- ochrony zasobów,
- przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania,
- efektywności i skuteczności przepływu informacji,
- zarządzania ryzykiem,

oświadczam, że w kierowanej przeze mnie jednostce sektora finansów publicznych
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Część A⁴⁾

w wystarczającym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Część B⁵⁾

x w ograniczonym stopniu funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

Część C⁶⁾

nie funkcjonowała adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza.

Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej wraz z planowanymi działaniami, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zostały opisane w dziale II oświadczenia.

Część D

Niniejsze oświadczenie opiera się na mojej ocenie i informacjach dostępnych w czasie sporządzania niniejszego oświadczenia pochodzących z:⁷⁾

- x monitoringu realizacji celów i zadań,
- x samooceny kontroli zarządczej przeprowadzonej z uwzględnieniem standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych⁸⁾,
- x procesu zarządzania ryzykiem,
- x audytu wewnętrznego,
- x kontroli wewnętrznych,
- x kontroli zewnętrznych,
- x innych źródeł informacji: oświadczeń o stanie kontroli zarządczej złożonych przez kierowników komórek organizacyjnych centrali GDDKiA, dyrektorów oddziałów GDDKiA.

Jednocześnie oświadczam, że nie są mi znane inne fakty lub okoliczności, które mogłyby wpłynąć na treść niniejszego oświadczenia.

Warszawa, 10.03.2022
.....
(miejscowość, data)

GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Tomasz Zuchowski
.....
(podpis kierownika jednostki)

Dział II⁹⁾

1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

Należy opisać przyczyny złożenia zastrzeżeń w zakresie funkcjonowania kontroli zarządczej, np. istotną słabość kontroli zarządczej, istotną nieprawidłowość w funkcjonowaniu jednostki sektora finansów publicznych albo działu administracji rządowej, istotny cel lub zadanie, które nie zostały zrealizowane, niewystarczający monitoring kontroli zarządczej, wraz z podaniem, jeżeli to możliwe, elementu, którego zastrzeżenia dotyczą, w szczególności: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji lub zarządzania ryzykiem.

W GDDKiA zidentyfikowano niżej wymienione słabości funkcjonowania kontroli zarządczej w szczególności w obszarach: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi; skuteczności i efektywności działania; wiarygodności sprawozdań; efektywności i skuteczności przepływu informacji.

1) Prawo zamówień publicznych – kryteria oceny ofert

Pomimo, że ustawa *Prawo zamówień publicznych* co do zasady wskazuje na konieczność stosowania kryteriów pozacenowych GDDKiA obserwuje, że w praktyce jedynym kryterium wyboru oferty najkorzystniejszej pozostaje nadal cena. Co do zasady wszyscy wykonawcy składający oferty w postępowaniach przetargowych deklarują spełnienie kryteriów pozacenowych na maksymalnym poziomie. Tym samym stosowanie kryteriów pozacenowych w praktyce nie przynosi zamierzonego skutku i nie różnicuje w żaden sposób ofert wykonawców, może natomiast wpływać na wycenę ofert.

2) Przeglądy gwarancyjne

Zidentyfikowano, że w GDDKiA nie istnieją jednolite procedury wykonywania przeglądów gwarancyjnych oraz gwarancji jakości. Za konieczne uznano uregulowanie tej kwestii w sposób systemowy dla całej organizacji. W wyniku przeprowadzonego w 2021 roku zadania audytowego zidentyfikowano obszary wymagające zwiększenia nadzoru nad odbiorami obiektów inżynierskich.

3) Zarządzanie majątkiem drogowym

Zidentyfikowano rozproszenie danych dot. planowanych i istniejących dróg krajowych w różnych bazach/systemach i w różnych formatach, które są ze sobą niekompatybilne. Poszczególne bazy zawierają błędy merytoryczne lub braki. Brak jednego wspólnego (lub kilku kompatybilnych) repozytorium zawierającego wszystkie niezbędne informacje o sieci dróg krajowych od etapu przygotowania, poprzez realizację do zarządzania drogami.

Zidentyfikowany w 2020 roku niewystarczający system kontroli nad procesem prowadzenia repozytoriów danych dotyczących sieci drogowej w systemie Bank Danych Drogowych (BDD) nadal występował w 2021 roku. W 2021 roku weryfikowano poprawność danych zgromadzonych w BDD, względem stanu faktycznego w terenie. Ze względu na przestarzałą architekturę obecnie funkcjonującego systemu BDD, kontynuowano prace nad stworzeniem nowych systemów ewidencyjnych w ramach projektu KSZR. W toku prac i migracji danych na bieżąco identyfikowane i usuwane są błędy w bazach systemu BDD. Opracowano procedurę, na podstawie, której m.in. zobowiązano administratorów BDD Oddziałów GDDKiA, do co kwartalnego przekazywania raportów porównujących stan obecny ze stanem poprzednim. Zobowiązano Dyrektorów Oddziałów GDDKiA do zweryfikowania opisów stanowisk oraz zakresów czynności pracowników zajmujących się BDD.

4) Wzorcowe umowy dla zadań o wartości do 100 mln zł.

Dla zadań o wartości robót do 100 mln zł zidentyfikowano brak wzorcowej umowy, lub co najmniej wzorcowych paragrafów dot. szczególnie „wrażliwych” elementów umów. Powyższe powoduje dowolność kształtowania zapisów w zawieranych przez Oddziały umowach na roboty. Zidentyfikowane szczególnie „wrażliwe” zapisy umowy dotyczą klauzul zabezpieczających w sposób należyty interes Skarbu Państwa, m.in. w przypadku konieczności wypłaty należnego lub zwaloryzowanego wynagrodzenia podwykonawcom i wykonawcom zadań inwestycyjnych.

5) VAT w umowach utrzymaniowych

Problem związany z nieprawidłową stawką podatku VAT określoną w tzw. „umowach utrzymaniowych” w 2021 roku istniał podobnie jak i 2020 roku, ale w ograniczonym zakresie. Ministerstwo Finansów wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad przygotowało praktyczne przykłady traktowania na gruncie VAT czynności wykonywanych przy kontraktach drogowych. W dniu 26 stycznia 2021 r. Ministerstwo Finansów wydało objaśnienia podatkowe dotyczące opodatkowania podatkiem od towarów i usług kontraktów drogowych typu utrzymaj standard oraz wywołaniowego. Wydane objaśnienia podatkowe powinny zapobiec powstawaniu tematów spornych pomiędzy podatnikami a organami podatkowymi, a wyrażona w objaśnieniach interpretacja przepisów jest wiążąca dla administracji skarbowej. W celu potwierdzenia zastosowania w ramach umów na całoroczne utrzymanie dróg prawidłowej stawki podatku VAT, po zakończeniu prac nad nowymi wzorcowymi dokumentami, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w dniu 19 listopada 2021 roku, wystąpiła do Krajowej Informacji Skarbowej z wnioskiem o wydanie wiążącej informacji stawkowej dotyczącej świadczenia kompleksowego polegającego na całorocznym utrzymaniu dróg.

6) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

Zidentyfikowany w 2020 roku problem dotyczący przygotowania i realizacji umów utrzymaniowych nadal występował w 2021 roku. W 2021 roku, trwały prace zespołów powołanych do opracowania nowych, jednolitych wzorców umów utrzymaniowych w podziale na umowy „wywołaniowe, rozproszone” i „zagregowane, kompleksowe”. Prace nad dokumentacją dotyczącą „umów zagregowanych, kompleksowych” zostały zakończone w 2021 roku. Wypracowana przez Zespół ds. Umów „zagregowanych, kompleksowych” dokumentacja, zakłada spójne i jednolite podejście w całej organizacji. Doprecyzowane zostały zapisy w zakresie zastosowania waloryzacji umownej, jednolitości zastosowanych kar umownych, zabezpieczenia interesów Podwykonawców, w tym m.in. wprowadzono zapisy na podstawie, których Zamawiający ma wiedzę, że Wykonawca umowy terminowo reguluje swoje zobowiązania wobec Podwykonawców. Zmieniony został sposób finansowania umów z ryczałtowego na obmiarowy, co umożliwi bardziej elastyczne zarządzanie finansami w ramach dostępnego budżetu. Ponadto, wprowadzono mechanizmy zapewniające każdorazowe, pisemne potwierdzenie zmian w zakresie wydanych zleceń. Prace nad Umowami „wywołaniowymi, rozproszonymi” trwały w 2021 roku (i będą trwały w 2022 roku). Zakładają powstanie odrębnych specyfikacji na utrzymanie poszczególnych asortymentów robót, które będą mogły być zlecane odrębnie. Rozliczanie wykonanych prac będzie następowało na podstawie Tabeli elementów rozliczeniowych określających ceny jednostkowe elementów robót. Konieczne jest zakończenie prac nad „Umowami rozproszonymi, wywołaniowymi” co ułatwi jednolite i spójne zarządzanie całym procesem umów w GDDKiA oraz wpłynie na utrzymanie właściwego standardu.

7) Mapa oznakowania kierunkowego

Ostatnie opracowanie zawierające określenie zasad wyznaczania miejscowości kierunkowych dla całej sieci dróg krajowych zostało przygotowane w roku 2007. Od tego czasu sieć dróg krajowych uległa zmianie, zarówno w zakresie długości (nowe odcinki), zmiany przebiegu niektórych dróg, zmiany numeracji niektórych dróg oraz przepisów prawa w zakresie wyznaczenia zagranicznych miejscowości kierunkowych. Brak znowelizowanej mapy oznakowania kierunkowego utrudnia jednolitość oznakowania wynoszonego na ciągach dróg szczególnie na ciągach biegnących do granicy UE i których przebiegi zmieniono. Konieczność nowelizacji tego dokumentu jest wskazywana i podnoszona również przez Oddziały GDDKiA.

8) Wytyczne projektowania i stosowania drogowych barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania dla czasowych organizacji ruchu.

W 2021 r. uwypukliły się problemy z zagadnieniem stosowania barier ochronnych w czasowych organizacjach ruchu głównie w zakresie zabezpieczania prowadzonych robót spowodowane brakiem wytycznych. Obecnie obowiązujące przepisy prawa, nie określają szczegółowych wytycznych w tym

zakresie co powoduje, że powstają wątpliwości co do poprawności działań GDDKiA w tym obszarze. Brak jest również wewnętrznych wytycznych GDDKiA na temat projektowania i stosowania drogowych barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania dla czasowych organizacji ruchu.

9) Bezpieczeństwo osób wykonujących prace w pasie drogowym

W ramach prac wykonywanych w pasie drogowym przez firmy działające na zlecenie GDDKiA (prace utrzymaniowe, remonty, usuwanie usterek gwarancyjnych itd.) dochodzi do wielu wypadków, z udziałem pracowników wykonujących te prace. W okresie od lipca 2020 do stycznia 2021 r. wystąpiło 157 takich wypadków, w których zginęło 9 osób, a 53 zostały ranne. W związku z powyższym zidentyfikowano potrzebę podjęcia działań zmierzających do identyfikacji przyczyn wypadków i następnie próby ich minimalizacji.

10) Działania remontowe

Wobec ograniczonych oraz niższych niż faktyczne zapotrzebowanie środków finansowych przyznanych na bieżące działania utrzymaniowe na istniejącej sieci drogowej (BUSD) na 2021 r., w trakcie roku budżetowego zaistniała konieczność przesunięcia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Mając na uwadze powyższe w 2021 r. ukończone zostały zadania remontowe o mniejszej łącznej długości niż pierwotnie zaplanowano.

11) Nabywanie nieruchomości

Słabością kontroli zarządczej były występujące na wybranych zadaniach inwestycyjnych braki po stronie kosztów nabycia nieruchomości (niewłaściwe założenia, brak ujęcia niektórych składników odszkodowania, błędy rachunkowe itp.).

Istotnym celem kontroli zarządczej będzie modyfikacja części istniejących zasad w przedmiocie nabywania nieruchomości resztujących i oceny zasadności wniosków o ich wykup. Prowadzony w GDDKiA w tym przedmiocie audyt wskazał, iż istniejące procedury dopuszczają zbyt dużą swobodę Oddziałów w kategoryzacji nabytych nieruchomości w ujęciu księgowym. Zauważono również konieczność prowadzenia ujednoczonego dla całego kraju rejestru przedmiotowych wniosków.

12) Polityka kadrowa

W obszarze kadrowym zauważalna jest fluktuacja doświadczonych pracowników o wysokich kwalifikacjach, w tym pracowników posiadających wiedzę specjalistyczną z obszarów ściśle związanych z głównymi zadaniami realizowanymi przez GDDKiA. Innym procesem, charakterystycznym dla całej administracji rządowej, jest sukcesywny spadek liczby kandydatów chętnych do pracy na stanowiskach należących do korpusu służby cywilnej. Zjawisko to powoduje utrudnienia związane z zatrudnianiem nowych pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje i predyspozycje pozwalające na zapewnienie optymalnego rozwoju organizacji. Szczególnie jest to zauważalne w niedoborach pracowników wyspecjalizowanej kadry, w tym z zakresu: akustyki, laboratoriów drogowych, inżynierii ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, elektro-energetyki hydrotechniki. Niedobory wyspecjalizowanej kadry mogą powodować zmniejszenie efektywności realizowanych zadań w GDDKiA.

13) Zmiana Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Nowelizacja ustawy daje dodatkowe uprawnienia organizacjom ekologicznym oraz stronom postępowania w procesie inwestycyjnym w stosunku do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko.

Po szczegółowej analizie, należy stwierdzić, że zmiana ustawy o oś w sposób niekorzystny wpłynie na proces przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.

Poniżej najważniejsze rozwiązania prawne mogące mieć wpływ na opóźnienie procesu inwestycyjnego:

- a) wprowadzenie możliwości złożenia wniosku o wstrzymanie natychmiastowego wykonania decyzji środowiskowej przez organ odwoławczy oraz możliwość zaskarżenia do sądu postanowienia wydanego w tym zakresie;
- b) wprowadzenie szczególnej podstawy do wystąpienia przed sądem z wnioskiem o wstrzymanie wykonania decyzji środowiskowej, który powinien być rozpatrzony przez sąd w terminie 30 dni;

- c) wprowadzenie konieczności zawieszenia postępowania w sprawie wydania zezwolenia na inwestycję w przypadku wstrzymania wykonania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez sąd administracyjny;
- d) zapewnienie zainteresowanej społeczności możliwości wniesienia odwołania od zezwolenia na inwestycję w zakresie jego niezgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, a także określenie warunków formalnych dotyczących odwołania;
- e) zapewnienie zainteresowanej społeczności możliwości wniesienia skargi do sądu na zezwolenie na inwestycję w zakresie jego niezgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, a także określenie warunków formalnych skargi;
- f) wprowadzenie szczególnej podstawy do wnioskowania przed sądem o wstrzymanie wykonania zezwolenia na realizację inwestycji;

14) Wzrost inflacji w 2021 roku

Rok 2021 cechował się w gospodarce zauważalnym wzrostem wartości inflacji. Wzrost inflacji przekłada się na wzrost cen materiałów budowlanych, kosztów paliw oraz kosztów robocizny. Jednym z narzędzi kontraktowych służących bilansowaniu tego typu sytuacji są umowne mechanizmy waloryzacyjne. Z uwagi na wzrost poziomu inflacji środowisko wykonawców robót oraz inżynierów kontraktów postulowało o podwyższenie umownego limitu waloryzacji. W roku 2021 GDDKiA prowadziła analizy dotyczące możliwych zmian cen rynkowych materiałów i robocizny w celu podjęcia ewentualnych działań związanych z waloryzacją gdy takie działania okażą się konieczne do wprowadzenia.

15) Brak jednolitych i aktualnych zapisów w umowach na prace projektowe

Problemy w trakcie trwania poszczególnych umów, generujące m.in. konieczność zawierania aneksów, naruszenia w zakresie przetwarzania danych osobowych lub brak możliwości wyegzekwowania działań ze strony Wykonawcy dokumentacji projektowej powodują konieczność opracowania aktualnych i jednolitych zapisów umownych.

16) Poprawa jakości pracy Inżynierów Kontraktu

W ocenie GDDKiA jakość usług świadczonych przez Inżynierów Kontraktów nadal nie jest satysfakcjonująca dla Inwestora. Wynikać to może z wielu czynników, między innymi może to być spowodowane niedoborem wykwalifikowanych kadr na rynku czy ewentualnymi błędami w sposobie zarządzania posiadanymi przez IK zasobami kadrowymi.

2. Planowane działania, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

Należy opisać kluczowe działania, które zostaną podjęte w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej w odniesieniu do złożonych zastrzeżeń, wraz z podaniem terminu ich realizacji

1) Prawo zamówień publicznych – kryteria oceny ofert

Z racji wejścia w życie od 1 stycznia 2021 r. nowelizacji uPzp, a tym samym zmiany przepisów w zakresie możliwości szerszego stosowania ceny jako jedynego kryterium wyboru oferty, w GDDKiA analizowane będą uwarunkowania formalno-prawne stosowania tylko kryterium ceny w zadaniach realizowanych w formule „Projektuj i Buduj”.

Planowane jest przeprowadzenie wewnętrznych analiz GDDKiA mających na celu uzyskanie informacji, czy w obecnych ramach prawnych wyrażonych w art. 246 ust. 2 ustawy Pzp, możliwe jest zastosowanie przez GDDKiA jednego kryterium wyboru oferty najkorzystniejszej w postępowaniach na roboty budowlane w formule „Projektuj i Buduj” tj. kryterium ceny, biorąc pod uwagę wzorcowy opis przedmiotu zamówienia wraz z załącznikami. Analizy wymaga określenie czy opis przedmiotu zamówienia tj. wzorcowy Program Funkcjonalno-Użytkowy oraz wzorcowe Warunki Wykonania i Odbioru Robót

Budowlanych określają wymagania jakościowe odnoszące się co najmniej do głównych elementów składających się na przedmiot zamówienia. Planowany termin - do końca czerwca 2022 r.

2) Przeglądy gwarancyjne

Obszar dotyczący procedur wykonywania przeglądów gwarancyjnych w szerokim zakresie, możliwym do uregulowania w krótkim czasie został zrealizowany jeszcze w 2021 roku (wydanie Zarządzenia nr 20 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie wprowadzenia „Procedury przeglądów gwarancyjnych i procesu realizacji gwarancji jakości lub odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady w zakresie inwestycji drogowych”), z jednoczesnym przyjęciem założenia, że w przypadku gdyby przyjęta zarządzeniem procedura wymagała uzupełnienia bądź aktualizacji do obowiązującej w danym stanie prawnym/faktycznym uwarunkowań realizacji tych obszarów, to będzie to następowało sukcesywnie. Planowany termin do końca 2022 r.

3) Zarządzanie majątkiem drogowym

Ujednoczenie formatu danych i ulokowanie ich w jednej bazie lub zapewnienie kompatybilności poszczególnych baz/systemów. Przypisanie kompetencji poszczególnym komórkom w zakresie odpowiedzialności i nadzoru merytorycznego nad prawidłowością i kompletnością baz/systemów.

Planowana jest kontynuacja prowadzenia weryfikacji poprawności danych zgromadzonych w BDD, względem stanu faktycznego w terenie, co sukcesywnie powinno poprawiać jakość przedmiotowych danych, które docelowo wykorzystane zostaną do nowych systemów ewidencji drogowej. Jednocześnie, kontynuowane powinny być prace nad stworzeniem nowych systemów ewidencyjnych, co jest zaplanowane w ramach projektu KSZR. Nowi pracownicy zajmujący się BDD w rejonach GDDKiA, powinni być nadal szkoleni przez doświadczonych administratorów zajmujących się BDD w Oddziałach GDDKiA.

4) Wzorcowe umowy dla zadań o wartości do 100 mln zł.

Planowanie jest wypracowanie i wdrożenie do stosowania przez Oddziały wzorcowych zapisów w umowach na roboty o wartości do 100 mln zł dotyczących m.in. waloryzacji, podwykonawców, kar umownych. Powyższe wprowadzi jednolitość podejścia w GDDKiA w zakresie kluczowych zapisów w umowach na roboty.

5) VAT w umowach utrzymaniowych

W 2022 r. po uzyskaniu z Krajowej Informacji Skarbowej (KIS) Wiążącej Informacji Stawkowej (WIS) dotyczącej świadczenia kompleksowego polegającego na całorocznym utrzymaniu dróg, GDDKiA uzyska gwarancję zastosowania właściwej stawki podatku VAT w umowach zagregowanych, kompleksowych. Dodatkowo, WIS będzie stanowił ochronę dla podatnika w trakcie kontroli podatkowej, w sytuacji gdy organ kontrolujący zakwestionuje stawkę podatku VAT. Jeśli uzyskana informacja WIS wskaże na zastosowaną przez podatnika stawkę podatku VAT, organ podatkowy nie będzie mógł jej podważyć, a tym samym wynik kontroli nie wniesie negatywnych skutków dla podatnika. Jeżeli na podstawie WIS konieczne będzie wprowadzenie zmian do wypracowanych dokumentów wzorcowych, zmiany zostaną wprowadzone w wypracowanej dokumentacji wzorcowej, a jeżeli nie będzie konieczności wprowadzenia zmian, informacja o uzyskaniu WIS zostanie przekazana do Oddziałów GDDKiA. W ocenie GDDKiA, uzyskanie Wiążącej Informacji Stawkowej pozwoli na uniknięcie w przyszłości sytuacji, w której przyjęta stawka podatku VAT zostanie zakwestionowana przez organy podatkowe.

6) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

W 2022 roku planowane jest zakończenie prac zespołu powołanego do opracowania nowych, jednolitych wzorcowych dokumentów dla umów „wywołaniowych, rozproszonych”. Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „wywołaniowych, rozproszonych” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuraturę Generalną Rzeczypospolitej Polskiej a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA.

W 2022 roku do wzorcowego PPU zostaną wprowadzone zapisy wynikające m.in. z prawa opcji, które pozwolą na uniknięcie sytuacji zakończenia umowy w sezonie zimowym, co byłoby nieracjonalne i powodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych kosztów przygotowania kolejnego Wykonawcy do zimowego utrzymania dróg. Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „wywołaniowych,

rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuratorię Generalną Rzeczypospolitej Polskiej a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA. W 2022 roku planowane jest prowadzenie dalszego cyklicznego, miesięcznego monitoringu umów „wywołaniowych, rozproszonych” i „zagregowanych, kompleksowych” w celu zwiększenia nadzoru nad realizowanymi umowami.

7) Mapa oznakowania kierunkowego

Kontynuacja prowadzonych prac powołanego zespołu do opracowania nowelizacji zarządzenia w zakresie mapy oznakowania kierunkowego. W 2022 r. zaplanowano zakończenie prac nad nowelizacją mapy oznakowania kierunkowego.

8) Wytyczne projektowania i stosowania drogowych barier ochronnych o niskich poziomach powstrzymywania dla czasowych organizacji ruchu.

Planuje się prowadzenie dalszych prac nad wypracowaniem wytycznych. W roku 2021 prowadzono analizę zaproponowanych wytycznych i kierowano liczne uwagi do ich autorów. Z inicjatywy GDDKiA powołano *Forum wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego*, którego celem jest zaproponowanie modyfikacji przepisów prawa również w zakresie stosowania barier w czasowych organizacjach ruchu. Ze względu na bardzo duże prawdopodobieństwo, że zaproponowane zmiany przez *Forum* w przepisach prawa uporządkują wszystkie kwestie dotyczące stosowania barier o niskich poziomach powstrzymywania zasadnym jest skorelowanie prac nad wytycznymi z pracami prowadzonymi w ramach *Forum*.

9) Bezpieczeństwo osób wykonujących prace w pasie drogowym

Planuje się szczegółową analizę przyczyn występujących wypadków drogowych z udziałem firm realizujących prace w pasie drogowym oraz wdrożenie działań prowadzących do minimalizacji takich wypadków oraz skutków takich wypadków. W tym celu GDDKiA zainicjowała uzupełnienie prac Porozumienia Dla Bezpieczeństwa w Budownictwie o dedykowane działania na rzecz poprawienia bezpieczeństwa w drogownictwie. W ramach prac Porozumienia, we współpracy z branżą planuje się następujące działania:

- Identyfikacja przyczyn wypadków i wdrażanie skutecznych rozwiązań,
- Szeroka kampania edukacyjna i informacyjna wśród pracowników firm współpracujących z GDDKiA oraz pracowników GDDKiA,
- Szkolenia dla pracowników ukierunkowane pod zapewnienie bezpieczeństwa w toku realizowanych prac,
- Wspólne omawianie wypadków i wyciąganie wniosków na przyszłość.

Dodatkowo GDDKiA analizuje wzorcowe dokumenty kontraktowe oraz zarządzenia GDDKiA pod kątem możliwości zwiększenia lub doprecyzowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

10) Działania remontowe

Na 2022 r. GDDKiA na bieżące utrzymanie sieci drogowej (BUSD) otrzymała środki finansowe na poziomie zaledwie ok. 70% faktycznego zapotrzebowania. Wobec tego, istnieje duże prawdopodobieństwo zaistnienia konieczności analogicznej jak w 2021 r., tj. przeznaczenia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Mając na uwadze powyższe, GDDKiA wystąpi do Ministra Infrastruktury o zwiększenie środków na wydatki bieżące.

Dodatkowo GDDKiA opracowuje plan remontów dróg klasy A i S, których pewna część ma powyżej 10 lat użytkowania i będzie wymagała wymiany warstwy ścieralnej w najbliższym czasie, co będzie stanowiło dodatkowe, wysokie koszty.

11) Nabywanie nieruchomości

W kwestii przygotowywania prawidłowych szacunkowych kosztów nabycia nieruchomości opracowano i przygotowano do wdrożenia *Wytyczne w zakresie sporządzania szacunkowych kosztów nabycia nieruchomości*, a także aplikację „elektroniczny kalkulator” służący do obliczania kosztów nabycia nieruchomości (co powinno zminimalizować błędy o charakterze rachunkowym, a jednocześnie wymóc wskazywanie niezbędnych zakresów danych). W uzupełnieniu do powyższego planuje się również stworzenie wewnętrznego portalu dostępnego dla osób zajmujących się szacowaniem nieruchomości, na

którym udostępniane będą wszystkie dotychczas opracowane dokumenty związane z szacowaniem nieruchomości.

Opracowane zostaną działania mające na celu wdrożenie zaleceń sformułowanych w ramach audytu w przedmiocie procedury nabywania nieruchomości resztujących, a w szczególności uzupełniona zostanie procedura ich nabywania o wskazanie jednolitego dla całego kraju sposobu klasyfikacji nieruchomości w ujęciu księgowym oraz wzorcowy projekt zarządzenia powołujący zespoły/komisje oceniające składane wnioski. Opracowany zostanie również jednolity dla całej organizacji rejestr wniosków o wykup nieruchomości resztujących.

12) Polityka kadrowa

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym planowane są działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym prowadzona będzie analiza stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych (w tym analiza obciążenia pracą, fotografia dnia pracy). Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom będą stanowić podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA. Dodatkowo, w celu zwiększenia kompetencji zarządczych i utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników, planowane są dedykowane działania rozwojowe, przeznaczone dla kadry kierowniczej GDDKiA (kontynuacja kompleksowych szkoleń z zakresu rozwoju kompetencji kierowniczych oraz szkolenia z obszaru zarządzania stresem), a także przeprowadzenie pilotażowego programu Development Center dla menadżerów średniego szczebla zarządzania.

Planowana jest także realizacja, ujednoczonych dla całej organizacji, szkoleń specjalistycznych z obszarów technologicznych oraz realizacja dedykowanych programów, umożliwiających pracownikom utrzymanie lub uzyskanie specjalistycznych kompetencji lub uprawnień związanych z obszarem działania GDDKiA. Przewidziane są między innymi: kontynuacja programu kursów dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz realizacja programu studiów podyplomowych z zakresu ochrony środowiska przed hałasem i drganiami. Udział w programach będzie się wiązać z podpisaniem przez uczestników umów lojalnościowych z pracodawcą. Ponadto przewidziana jest kontynuacja programu „Angielski dla inżyniera” – dedykowanego dla pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA. W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników kontynuowane będą działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, takie jak np. publikacja ogłoszeń w portalach internetowych oraz mediach społecznościowych.

Dodatkowo, w celu zapewnienia promocji GDDKiA jako atrakcyjnego pracodawcy, planuje się udział w targach pracy organizowanych przez uczelnie techniczne. Ponadto planowane jest utrzymanie i uatrakcyjnianie już wprowadzonych i narzędzi „work life balance”, pozwalających pracownikom na utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym a pracą zawodową, co z kolei zwiększa motywację pracowników i zapewnia ich odpowiednią efektywność.

13) Zmiana Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Szczegółowa analiza sytuacji formalno-prawnej danej inwestycji w celu identyfikacji ryzyk mogących mieć wpływ na możliwość opóźnienia jej realizacji.

Organizowanie cyklicznych spotkań z GDOŚ mających celu monitorowanie procesu uzyskiwania decyzji środowiskowych oraz ograniczenie skutków jakie mogą mieć odwołania od decyzji środowiskowych na opóźnienie procesu realizacji inwestycji.

14) Wzrost inflacji w 2021 r.

W 2022 roku GDDKiA nadal będzie monitorować zarówno prognozy wzrostu inflacji publikowane przez Narodowy Bank Polski jak i jej faktyczne wartości na przestrzeni całego roku. W razie wystąpienia takiej konieczności podejmowane będą kolejne działania wewnętrzne jak i zewnętrzne np. w zakresie dopuszczalnych limitów waloryzacji umów.

15) Brak jednolitych i aktualnych zapisów w umowach na prace projektowe

W związku z potrzebą wprowadzenia kluczowych zmian i regulacji wynikających z potrzeb rynkowych oraz koniecznością aktualizacji dotychczas stosowanych zapisów GDDKiA podejmuje w 2022 r. działania celem opracowania i wdrożenia wzorcowej umowy na prace projektowe. Obecnie trwają prace nad wypracowaniem jednolitych zapisów umowy poprzez stworzenie wzorcowego dokumentu stosowanego przez wszystkie Oddziały GDDKiA.

16) Poprawa jakości pracy Inżynierów Kontraktu

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczonych usług przez Inżynierów Kontraktu GDDKiA nadal monitorować będzie to zagadnienie. Ponownej analizie poddane zostaną zapisy Karty Oceny Jakości Pracy Konsultanta (KOJPK) oraz w razie konieczności dokonane zostaną zmiany w KOJPK. Dodatkowo przeanalizowane zostaną także wzorcowe zapisy umowy na świadczenie usługi Nadzoru Inwestorskiego.

Dział III¹⁰⁾

Działania, które zostały podjęte w ubiegłym roku w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej.

1. Działania, które zostały zaplanowane na rok, którego dotyczy oświadczenie:

1) Opóźnienia organów zewnętrznych w procesie wydawania uzgodnień i decyzji administracyjnych

Planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w przedmiotowym zakresie, a w razie konieczności dalsza współpraca i wspomaganie wykonawców robót poprzez spotkania Zamawiającego z jednostkami zewnętrznymi np. Wojewodami wydającymi decyzję ZRID, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w zakresie uzgodnień wodnoprawnych, Starostami, PKP i innymi jednostkami/gestorami dokonującymi uzgodnień rozwiązań projektowych na poszczególnych zadaniach inwestycyjnych.

Ponadto planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w zakresie zagrożeń związanych z wydawaniem rozstrzygnięć i decyzji administracyjnych, który podlega sprawozdawczości do Kierownictwa GDDKiA, a w razie zaistnienia takiej konieczności podejmowane będą działania mające na celu usprawnienie przedmiotowego procesu np. poprzez spotkania GDDKiA z jednostkami zewnętrznymi oraz zarządcami i gestorami sieci.

Jednocześnie planowana jest kontynuacja spotkań z PKP PLK w ramach zawartego Porozumienia Ramowego w zakresie podejmowanych przez strony czynności zmierzające do realizacji inwestycji, zadań drogowych i kolejowych lub z nimi związanych na ich przecięciu, styku, we wspólnym korytarzu lub bezpośrednim sąsiedztwie. Kontynuacja współpracy z PKP PLK nad wypracowaniem i wdrożeniem „jednolitego wzorca umowy”, celem uniknięcia ewentualnych problemów i trudności związanych z realizacją zawieranych umów przez Oddziały GDDKiA w ramach poszczególnych zadań inwestycyjnych.

W ramach działań zapobiegawczych, planowana jest kontynuacja bieżącego monitoringu w przedmiotowym zakresie. Dotyczy to w szczególności: monitorowania z odpowiednim wyprzedzeniem działań wykonawcy w zakresie planowanego terminu składania wniosków o PnU oraz kompletności dokumentów gwarantujących uzyskanie PnU w terminie urzędowym (poprzez udział w Radach Budowy i bieżący kontakt z KP), ścisłego monitorowania harmonogramu przedkładania wniosków o PnU, w razie konieczności podejmowanie działań mających na celu bezpośredni kontakt z Organem, w celu minimalizacji opóźnień w wydawaniu decyzji PnU.

W zakresie zmian przepisów prawa planowana i realizowana jest stała aktualizacja wymagań (np. dotyczących projektu technicznego) zawartych w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, Szczególnych Warunkach Kontraktu, Specyfikacjach na projektowanie – w powiązaniu z innymi dokumentami projektowymi.

Planowane są również bieżące analizy obowiązujących przepisów i przygotowywanie rozwiązań legislacyjnych usprawniających proces inwestycyjny. Propozycje te będą przekazywane Ministrowi Infrastruktury, a także innym podmiotom.

W odniesieniu do opóźnień organów zewnętrznych w procesie wydawania uzgodnień i decyzji administracyjnych GDDKiA monitoruje w sposób ciągły ten proces. Ponadto w GDDKiA poddano analizie możliwość wydłużenia czasu na uzyskiwanie przez Wykonawcę Decyzji ZRID z aktualnie obowiązujących 7 miesięcy do 9 miesięcy. GDDKiA skierowała do Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej propozycję zmian do wzorcowych Warunków Kontraktu między innymi w tym zakresie i oczekuje na opinię prawną PGRP. Rozpoczęły się i trwają prace z PKP PLK nad opracowaniem i wdrożeniem jednolitego wzorca umowy regulującej realizację inwestycji, zadań drogowych i kolejowych lub z nimi związanych na ich przecięciu, styku, we wspólnym korytarzu lub bezpośrednim sąsiedztwie.

2) Proces właściwej wyceny Poleceń Zmian i aneksów do umów

Kwestie wyceny, aneksowania umów są zagadnieniami wysoko „wrażliwymi”, wymagającymi szerokiej wiedzy specjalistycznej - technicznej i prawnej, znajomości zasad kwalifikowalności wydatków oraz dobrego i sprawnego przepływu informacji między Zamawiającym i Inżynierem Kontraktu. Biorąc pod uwagę istotę sprawy, GDDKiA będzie nadal monitorować te procesy ze szczególną uwagą.

W zakresie dotyczącym właściwej wyceny Poleceń Zmian i aneksów do umów GDDKiA wprowadziła zmiany do Podręcznika POIiS Edycja III. Została wprowadzona dwustopniowa weryfikacja Poleceń Zmiany w Oddziałach GDDKiA. Potwierdzeniem weryfikacji Poleceń Zmiany i ich zgodności z Warunkami Kontraktu jest wypełnienie odpowiednich list sprawdzających przez Zespoły ds. Zmian powołane w Oddziałach. Dodatkowo w Centrali GDDKiA prowadzona jest weryfikacja ex-ante wszystkich Poleceń Zmiany, w których wartość robot zamiennych przekracza 5 mln zł netto. Weryfikacji ex-ante podlegają wszystkie Polecenia Zmiany, w których dokonuje się przedłużenia Czasu na Ukończenie i/lub zmiany Wymaganej Minimalnej Ilości Wykonania, niezależnie od wartości robót.

3) Jakość pracy nadzoru inwestorskiego (Konsultanta)

W dłuższej perspektywie czasowej GDDKiA rozważa sprawowanie zarządzania kontraktami za pośrednictwem własnej kadry, z wykorzystaniem zewnętrznych inspektorów w zakresie wymaganym przepisami Prawa budowlanego (nadzór). Wymaga to jednak zarówno pewnych zmian organizacyjnych, podniesienia atrakcyjności zatrudnienia inżynierów w GDDKiA oraz istotnych zmian w zakresie możliwości finansowania takiego rozwiązania.

W roku ubiegłym podjęto działania w zakresie poprawy jakości pracy nadzoru inwestorskiego. Jednym z działań było zorganizowanie spotkania Generalnego Dyrektora DKiA z przedstawicielami firm świadczących usługi zarządzania i nadzoru inwestorskiego oraz ich organizacjami branżowymi. Spotkanie odbyło się we wrześniu 2021 roku. W trakcie spotkania omówiono między innymi takie aspekty jak rzetelność sprawowanego nadzoru, właściwy nadzór nad jakością prowadzonych robót, kontrola wyrobów stosowanych na budowach. Spotkanie było także okazją do dalszego dialogu z branżą. Jednocześnie trwało monitorowanie dwóch pilotażowych „nadzorów łączonych” tzn. takich, gdzie zarządzanie sprawuje GDDKiA, zaś kontraktowani z rynku są tylko inspektorzy wymagani prawem budowlanym. Ponadto, planowane jest dalsze monitorowanie jakości pracy Konsultantów jak również wprowadzenie ewentualnych zmian do Karty Oceny Jakości Pracy Konsultanta i wzorcowej umowy na Zarządzanie i Nadzór.

4) Objazdy dróg krajowych

GDDKiA będzie podejmowała aktywności związane z rozpoczęciem procesu wdrażania innowacyjnych rozwiązań usprawniających kontrolowanie stanu dróg przez pracowników GDDKiA, w tym rozwijanie sieci punktów stałego monitoringu dróg jako narzędzia pozytywnie wpływającego na bezpieczeństwo i prawidłowe utrzymanie dróg. Oddziały GDDKiA zostały zobowiązane do przeprowadzenia analizy i przekazania informacji w zakresie dostępu i wykorzystania przez Oddziały nowoczesnych narzędzi i technologii, w ramach szeroko rozumianego zarządzania siecią dróg w naszym kraju. Ponadto, analizę w tym zakresie przeprowadziła komórka merytoryczna w Centrali GDDKiA, a odzwierciedlenie wniosków płynących z ww. analizy znajdzie się częściowo w procedowanych obecnie dokumentach wzorcowych w zakresie umów utrzymaniowych zagregowanych i rozproszonych.

Na podstawie zarządzenia nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 23 marca 2020 roku w sprawie dokonywania objazdów dróg krajowych, Dyrektorzy Oddziałów GDDKiA wydali zarządzenia określające częstotliwość objazdów na poszczególnych drogach, w zależności od uwarunkowań technicznych, ruchowych i bezpieczeństwa. Obszar ryzyka jest stale monitorowany. Co pół roku, Oddziały GDDKiA przekazują wnioski z przeprowadzonych objazdów, w celu podjęcia ewentualnych działań mających na celu dalszą poprawę kontroli nad stanem dróg zarządzanych przez GDDKiA (m.in. w celu dopracowania zakresu monitoringu drogi podczas objazdu).

5) Repozytoria danych dotyczących sieci drogowej

Planowana jest kontynuacja prowadzenia weryfikacji poprawności danych zgromadzonych w BDD, względem stanu faktycznego w terenie, co sukcesywnie powinno poprawiać jakość przedmiotowych danych, które docelowo wykorzystane zostaną do nowych systemów ewidencji drogowej. Jednocześnie, ze względu na przestarzałą architekturę obecnie funkcjonującego systemu BDD, kontynuowane powinny być prace nad stworzeniem nowych systemów ewidencyjnych, co zaplanowane jest w ramach projektu KSZR.

Biorąc pod uwagę konieczność szkolenia nowych pracowników zajmujących się BDD w rejonach GDDKiA, uwzględniając przy tym fakt braku autorskiego nadzoru nad obecnym systemem oraz obecną sytuację epidemiczną, planowane jest wydanie zalecenia, aby byli oni szkoleni przez doświadczonych administratorów zajmujących się BDD w oddziałach GDDKiA.

Mając na uwadze zidentyfikowane problemy, pismem z dnia 7 stycznia 2021 do Dyrektorów Oddziałów GDDKiA przekazane zostały odpowiedzi i odniesienia do wytycznych dot. organizacji procesu obsługi BDD. Ponadto, opracowany został zbiór zasad określający kontrolę gromadzonych w BDD danych, uwzględniając ich weryfikację względem stanu faktycznego w terenie. Rozpoczęto również prowadzenie przedmiotowej weryfikacji.

6) VAT w umowach utrzymaniowych

W 2021 r. planowane jest ostateczne doprecyzowanie przy współpracy z przedstawicielami Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Infrastruktury problematyki kwalifikacji kontraktów w zakresie sposobu opodatkowania podatkiem od towarów i usług, wykonywanych w ramach kontraktów drogowych, dotyczących utrzymania dróg publicznych. W dniu 23 grudnia 2020 r. Ministerstwo Finansów przekazało do GDDKiA projekt objaśnień podatkowych dotyczących opodatkowania podatkiem od towarów i usług kontraktów drogowych typu utrzymaj standard oraz wywołaniowego. Celem przedmiotowych objaśnień podatkowych będzie wskazanie kierunkowych przesłanek, które umożliwią prawidłowe zakwalifikowanie kontraktu drogowego jako składającego się z jednej złożonej usługi tzw. kompleksowej opodatkowanej podstawową stawką podatku VAT tj. 23% lub zbioru odrębnych usług, które nie tworzą jednej kompleksowej usługi i są opodatkowane stawką VAT właściwą dla każdego ze świadczeń. Ponadto w MF wypracowane zostały objaśnienia podatkowe, które w opinii GDDKiA oraz organizacji branżowych nie wyjaśniły w pełni tematów spornych pomiędzy podatnikami a organami podatkowymi. Po dalszych konsultacjach z MF, jako jednostka mogąca wydać wiążącą decyzję w przedmiotowej sprawie w formie Wiążącej Informacji Skarbowej (WIS), wskazana została Krajowa Informacja Skarbowa (KIS). Planowane jest spotkanie z KIS przy udziale i wsparciu ze strony MF, podczas którego ustalony zostać ma ostateczny sposób postępowania w przedmiotowej sprawie.

Po zakończeniu prowadzonych prac nad nowymi wzorcowymi dokumentami kontraktowymi (o których mowa poniżej), GDDKiA planuje przesłać do je do MF oraz KIS, w celu potwierdzenia zastosowania w ramach tej umowy prawidłowej stawki podatku VAT. W ocenie GDDKiA tylko taki sposób procedowania pozwoli na uniknięcie w przyszłości sytuacji, w której przyjęta stawka podatku VAT zostanie zakwestionowana przez organy podatkowe.

W umowach utrzymaniowych, obszarowych stosowana jest podstawowa stawka podatku VAT tj. 23%. Ponadto, GDDKiA prowadziła roboczą wymianę korespondencji z przedstawicielami Ministerstwa Finansów w zakresie określenia w umowach utrzymaniowych prawidłowej stawki podatku VAT. W dniu 26 stycznia 2021 r. Ministerstwo Finansów wydało objaśnienia podatkowe dotyczące opodatkowania podatkiem od towarów i usług kontraktów drogowych typu utrzymaj standard oraz wywołaniowego. W celu potwierdzenia zastosowania w ramach umów na całoroczne utrzymanie dróg prawidłowej stawki podatku VAT, po zakończeniu prac nad nowymi wzorcowymi dokumentami, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w dniu 19 listopada 2021 roku, wystąpiła do Krajowej Informacji Skarbowej z wnioskiem o wydanie wiążącej informacji stawkowej dotyczącej świadczenia kompleksowego polegającego na całorocznym utrzymaniu dróg.

7) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

W 2021 roku planowane jest zakończenie prac zespołów powołanych do opracowania nowych, jednolitych wzorców umów utrzymaniowych w podziale na umowy „rozproszone” i „zagregowane”. Przedmiotowy podział umów odzwierciedla różny poziom ryzyka dla użytkowników dróg wynikający np. z różnic dopuszczalnych prędkości, ilości i wartości infrastruktury, która musi być utrzymywana, wartości tej infrastruktury czy akceptowalności występowania i czasu trwania utrudnień itd.

Wypracowane wzorcowe dokumenty dla umów „rozproszonych” i „zagregowanych,” zostaną przekazane do zaopiniowania przez Prokuraturę Generalną Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie po wprowadzeniu ewentualnych uwag zostaną przekazane do bezwzględnego stosowania w GDDKiA.

W 2021 roku planowane jest prowadzenie dalsze pogłębianie monitoringu umów „rozproszonych” i „zagregowanych”, w celu zwiększenia nadzoru nad realizowanymi umowami.

Na przełomie II i III kwartału 2021 roku zostały zakończone prace nad wypracowaniem nowych, jednolitych wzorców umów utrzymaniowych dla umów „zagregowanych, kompleksowych”. Wypracowane

dokumenty zostały przekazane do zaopiniowania przez Oddziały GDDKiA. Ponadto, wypracowane w GDDKiA Projektowane Postanowienia Umowy zostały przekazane do zaopiniowania przez Prokuratorię Generalną Rzeczypospolitej Polskiej. W 2021 roku trwały również prace nad wypracowaniem dokumentów dla umów „wywołaniowych, rozproszonych”. Po zakończeniu prac nad opracowaniem PPU dla dostaw, usług, robót budowlanych, mieszana (roboty plus usługi) i ZUD dokumenty zostaną przekazane do wszystkich Oddziałów GDDKiA celem zaopiniowania. W 2021 roku, Oddziały GDDKiA zostały zobowiązane do dalszego prowadzenia cyklicznego monitoringu umów zagregowanych oraz rozproszonych.

8) Realizacja projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T - Etap 1

W 2021 r. planowane jest zakończenie i podpisanie wszystkich umów na projekty wdrożeniowe (RPW Gdańsk, Katowice oraz Łódź) oraz właściwy nadzór nad realizacją poszczególnych projektów w ramach KSZR w celu zapewnienia spójności przyjętych rozwiązań. Dodatkowo podejmowane będą kroki w zakresie finansowania realizacji KSZR – wystąpienie do Ministra Finansów o korektę decyzji w celu zwiększenia środków przeznaczonych na KSZR w limitach ustalonych w ustawach budżetowych, zgodnie z najbardziej realnym na chwilę obecną harmonogramem realizacji poszczególnych projektów w ramach KSZR, a także z wnioskiem o uruchomienie rezerwy celowej w celu zapewnienia środków finansowych na zaplanowane płatności.

Podpisane zostały wszystkie umowy na realizację Regionalnych Projektów Wdrożeniowych (RPW Gdańsk, Katowice oraz Łódź) oraz umowy na realizację nadzoru nad Regionalnymi Projektami Wdrożeniowymi w Gdańsku oraz Katowicach. Umowa na realizację nadzoru nad RPW w Łodzi z racji przedłużającej się procedury przetargowej oraz kontroli, jakie miały miejsce po wyborze najkorzystniejszej oferty została podpisana 10.01.2022 r.

W roku 2021 został złożony wniosek o zmianę decyzji o zapewnieniu realizacji przedsięwzięcia KSZR Etap I. W lipcu Minister Finansów wydał zgodę na przedmiotową zmianę.

W 2021 r. zostały złożone 3 wnioski o uruchomienie rezerwy celowej, które również zostały pozytywnie rozpatrzone.

9) Zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych

W 2021 r. planowana jest zmiana oprogramowania wspierającego wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych z uwagi na planowane na I kwartał zmiany w przepisach prawa oraz wykonanie dodatkowych funkcjonalności umożliwiających zwiększenie usprawnienia wykonywanych zadań. Powyższe wyjdzie na przeciw zwiększającej się liczby wniosków i skomplikowania transportu nienormatywnego.

Dodatkowo GDDKiA planuje ponowne wystąpienia do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie elektronizacji procesu wydawania zezwoleń. Planowane są również szkolenia dla pracowników merytorycznych. Centrala GDDKiA, mając na względzie jednolitość postępowania administracyjnego, będzie również, na bieżąco, weryfikowała potrzebę przekazywania Oddziałom GDDKiA jednolitych i wiążących stanowisk w sprawach problemowych. GDDKiA analizuje i będzie analizować konieczność zmian w rozdysponowywaniu wniosków, aby ich liczba była podobna w każdym z Oddziałów.

W 2021 r. przeprowadzono zmianę oprogramowania wspierającego wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych z uwagi na zmiany w przepisach prawa oraz wykonanie dodatkowych funkcjonalności umożliwiających zwiększenie usprawnienia wykonywanych zadań. Podejmowano również działania mające na celu rozpoczęcie procesu zmian legislacyjnych umożliwiających elektronizację procesu wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych. Czterokrotnie przekazano do Ministra Infrastruktury wnioski o wprowadzenie zmian ograniczających wymogi formalne procedury administracyjnej wraz z rezygnacją z druków ścisłego zarachowania na których wydawane są decyzje. Na spotkaniu 10 czerwca 2021 r. w Ministerstwie Infrastruktury, Minister Infrastruktury poparł wielokrotnie zgłaszany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad postulat o elektronizację systemu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Po spotkaniu GDDKiA przekazała 21 czerwca 2021 r. do MI mapę drogową elektronizacji procedury wydawania zezwoleń, a następnie zakres zmian legislacyjnych. Planowana jest kontynuacja działań w zakresie elektronizacji systemu wydawania zezwoleń. Zakres prac do wykonania w bieżącym roku, uzależniony jest od stopnia akceptacji przez MI postulatów GDDKiA.

10) Zarządzanie organizacją

Planowana jest zainicjowanie usprawnienia procesu oceny stopnia osiągnięcia celów i otrzymanych na tej podstawie wyników, tak aby były one ściśle skorelowane z możliwością stosowania środków mobilizujących lub dyscyplinujących oraz działań zaradczych. Dodatkowo planuje się wprowadzenie systemowych rozwiązań dających informację

zarządczą o możliwości wprowadzenia wypracowanych w danej jednostce rozwiązań systemowo w obrębie całej organizacji. Taki system i uzyskane na jego podstawie wyniki stanowią nowoczesne narzędzie do zarządzania zasobami ludzkim na poziomie kadry kierującej oddziałami GDDKiA oraz kierującymi komórkami w centrali GDDKiA.

W 2021 wdrożono mechanizm nastawienia na osiągnięcie celów organizacji poprzez wprowadzenie mechanizmu mierników rozliczanych kwartalnie. Raportowanie dotyczy kluczowych procesów podstawowych realizowanych w GDDKiA.

11) Polityka kadrowa

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym planowane są działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym prowadzona będzie analiza stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych (w tym analiza obciążenia pracą, fotografia dnia pracy). Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom będą stanowiły podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA.

Dodatkowo, w celu utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników planowane są między innymi: prowadzenie dedykowanych działań rozwojowych z zakresu kompetencji menadżerskich (przeznaczonych dla kadry kierowniczej GDDKiA), przeprowadzenie pilotażowego programu Development Center dla menadżerów średniego szczebla zarządzania, prowadzenie ujednoczonych szkoleń specjalistycznych przeznaczonych dla pracowników GDDKiA oraz utrzymanie i uatrakcyjnianie już wprowadzonych narzędzi „work life balance”, pozwalających pracownikom na utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym, a pracą zawodową, co z kolei zwiększa motywację pracowników i zapewnia ich odpowiednią efektywność.

W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników planowane są działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, takie jak np. publikacja ogłoszeń w portalach branżowych oraz mediach społecznościowych.

W zakresie zapewnienia optymalnych zasobów finansowych na realizację rządowych programów tj: Programu Budowy Dróg, Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 na sieci dróg krajowych, GDDKiA wystąpiła do Ministra Infrastruktury o wypracowanie mechanizmu możliwości dodatkowego źródła finansowania etatów z Krajowego Funduszu Drogowego. Planowane jest równoległe wystąpienie do Ministra Infrastruktury o zabezpieczenie środków na wynagrodzenia na poczet nowych programów, takich jak Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024.

W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania GDDKiA i przeciwdziałania negatywnym zjawiskom kadrowym, w trakcie ubiegłego roku podjęto działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W związku z tym była prowadzona analiza stanu i rzeczywistych potrzeb kadrowych (w tym analiza obciążenia pracą, fotografia dnia pracy). Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom wspomagały podejmowanie decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry newralgicznych obszarach działalności GDDKiA. W celu zapewnienia optymalnych zasobów finansowych na realizację programów rządowych, uzyskano dodatkowe środki przyznane przez Ministra Infrastruktury na zwiększenie zatrudnienia oraz na podniesienie poziomu wynagrodzeń dla pracowników GDDKiA realizujących zadania związane z „Programem Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.”, „Programem Budowy 100 Obwodnic” oraz „Programem Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej”. W celu wykorzystania przyznanych środków przeprowadzono intensywne działania rekrutacyjne, które pozwoliły zatrudnienie założonej liczby pracowników zapewniających wsparcie realizacji wyżej wymienionych programów.

Dodatkowo, w celu utrzymania w organizacji doświadczonych pracowników przeprowadzono między innymi: dedykowane, kompleksowe działania rozwojowe z zakresu kompetencji menadżerskich dla kadry kierowniczej GDDKiA, jak również szereg ujednoczonych szkoleń specjalistycznych, w tym dedykowane programy mające na celu zdobywanie kwalifikacji i uprawnień przez pracowników GDDKiA (szkolenia Inspektorów Mostowych, kursy dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). Udział w programach powiązany był z koniecznością podpisania przez uczestników umów lojalnościowych, aby zapewnić utrzymanie wykwalifikowanej kadry i wykorzystanie zdobytych uprawnień do realizacji zadań GDDKiA. Ponadto uruchomiono program szkoleń „Angielski dla inżyniera” w celu podnoszenia kwalifikacji językowych przez pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA. Ponadto, dla utrzymania motywacji pracowników i zapewnienia ich optymalnej efektywności uatrakcyjniano już wprowadzone oraz wprowadzono dodatkowe narzędzia z obszaru „work life balance”, pozwalające pracownikom na utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym a pracą zawodową. W celu zwiększenia możliwości rekrutacji nowych pracowników zapewniono działania rozszerzające możliwość dotarcia do potencjalnych kandydatów o odpowiednich kompetencjach, w tym uruchomiono możliwość publikacji ogłoszeń na kluczowe stanowiska w portalu Pracuj.pl. Informacje o prowadzonych rekrutacjach zamieszczane były także w mediach społecznościowych.

12) Ochrona środowiska naturalnego

Kontynuacja współpracy i spotkań z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w celu omówienia bieżących problemów i wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych.

W ubiegłym roku prowadzono cykliczne spotkania z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska oraz Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie w celu omówienia bieżących problemów i wypracowania rozwiązań dla konkretnych inwestycji drogowych.

2. Pozostałe działania:

Nie dotyczy.

Należy opisać najistotniejsze działania, niezaplanowane w oświadczeniu za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, jeżeli takie działania zostały podjęte.

Objaśnienia:

- ¹⁾ Należy podać nazwę ministra, ustaloną przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199 i Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 169, poz. 1414 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1217 i Nr 220, poz. 1600, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 42, poz. 337, Nr 98, poz. 817, Nr 157, poz. 1241 i Nr 161, poz. 1277 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 354), a w przypadku gdy oświadczenie sporządzane jest przez kierownika jednostki, nazwę pełnionej przez niego funkcji.
- ²⁾ W dziale I, w zależności od wyników oceny stanu kontroli zarządczej, wypełnia się tylko jedną część z części A albo B, albo C przez zaznaczenie znakiem "X" odpowiedniego wiersza. Pozostałe dwie części wykreśla się. Część D wypełnia się niezależnie od wyników oceny stanu kontroli zarządczej.
- ³⁾ Minister kierujący więcej niż jednym działem administracji rządowej składa jedno oświadczenie o stanie kontroli zarządczej w zakresie wszystkich kierowanych przez niego działów, obejmujące również urząd obsługujący ministra. Oświadczenie nie obejmuje jednostek, które nie są jednostkami sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020 i Nr 238, poz. 1578).
- ⁴⁾ Część A wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza w wystarczającym stopniu zapewniła łącznie wszystkie następujące elementy: zgodność działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczność i efektywność działania, wiarygodność sprawozdań, ochronę zasobów, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywność i skuteczność przepływu informacji oraz zarządzanie ryzykiem.
- ⁵⁾ Część B wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu jednego lub więcej z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji lub zarządzania ryzykiem, z zastrzeżeniem przypisu 6.
- ⁶⁾ Część C wypełnia się w przypadku, gdy kontrola zarządcza nie zapewniła w wystarczającym stopniu żadnego z wymienionych elementów: zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi, skuteczności i efektywności działania, wiarygodności sprawozdań, ochrony zasobów, przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji oraz zarządzania ryzykiem.
- ⁷⁾ Znakiem "X" zaznaczyć odpowiednie wiersze. W przypadku zaznaczenia punktu "innych źródeł informacji" należy je wymienić.
- ⁸⁾ Standardy kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych ogłoszone przez Ministra Finansów na podstawie art. 69 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.
- ⁹⁾ Dział II sporządzany jest w przypadku, gdy w dziale I niniejszego oświadczenia zaznaczono część B albo C.
- ¹⁰⁾ Dział III sporządza się w przypadku, gdy w dziale I oświadczenia za rok poprzedzający rok, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, była zaznaczona część B albo C lub gdy w roku, którego dotyczy niniejsze oświadczenie, były podejmowane inne niezaplanowane działania mające na celu poprawę funkcjonowania kontroli zarządczej.