

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności  
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad <sup>1)</sup>  
za rok 2023**

**CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2023**

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu <sup>2)</sup>			Najważniejsze zadania służące realizacji celu <sup>3)</sup>	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu <sup>5)</sup>
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zwiększenie dostępności transportowej	1. Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).	Tak/Nie	Tak	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem. Osiągnięto założony cel.  W celu ustalenia wartości bazowej i prognozowanej założonego miernika przyjęto wyliczenie wartości prognozowanej miernika jako redukcję uśrednionego czasu przejazdu między wszystkimi miastami wojewódzkimi w roku 2023, jako różnica czasu przejazdu pomiędzy siecią dróg krajowych na 31 grudnia 2022 r. (bazowa) i 31 grudnia 2023 r. (prognozowana).
		2. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (zastosowanie wskaźnika w procesie monitoringu).	Tak/Nie	Tak		
		3. Liczba ośrodków miejskich, które mają połączenie z drogami krajowymi wyrażona równoważnikiem czasu (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).	Tak/Nie	Nie		
2.	Poprawa usługi bezpieczeństwa w ruchu drogowym	1. Wskaźnik koncentracji wypadków drogowych na sieci dróg krajowych (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).	Tak/Nie	Tak	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.
		2. Liczba wypadków przy pracy podczas wykonywania interwencji na sieci drogowej. (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej)	Tak/Nie	Tak		

<sup>1)</sup> Należy podać nazwę ministra, zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania ministra, a w przypadku gdy sprawozdanie jest sporządzane przez kierownika jednostki nazwę jednostki.

<sup>2)</sup> Należy podać co najmniej jeden miernik. W przypadku gdy cel jest ujęty w budżecie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać przypisane celowi mierniki wskazane w tym dokumencie.

<sup>3)</sup> Należy wpisać zadania służące realizacji celu wymienione w kolumnie 5 w poszczególnych częściach planu na rok, którego dotyczy sprawozdanie.

<sup>5)</sup> W przypadku gdy wskazany cel był ujęty w budżecie państwa w układzie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać wszystkie podjęte podzadania budżetowe służące realizacji tego celu.

3.	Poprawa usługi odporności sieci drogowej	Wartość rezydualna konstrukcji drogowych (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).	Tak/Nie	Nie	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem. Zidentyfikowano dwie metody wyliczenia wartości rezydualnej konstrukcji drogowych (techniczną i finansową).
4.	Poprawa usługi wiarygodności sieci drogowej	Wydłużenie czasu podróży (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).	Tak/Nie	Nie	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem. W wyniku podjętych prac wypracowano potrzebę modyfikacji miernika w ramach celu poprawy usługi wiarygodności drogowej.

**CZĘŚĆ B: Cele priorytetowe wynikające z budżetu państwa w układzie zadaniowym do realizacji w roku 2023**

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu <sup>4)</sup>			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu <sup>5)</sup>	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu <sup>5)</sup>
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych.	Długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu*.	72 km	47,401	Realizacja zadań określonych w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.	Realizacja zadań określonych w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.
2.	Wzrost dostępności komunikacyjnej Polski poprzez rozwój sieci dróg krajowych	Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych.	357,041 km**	285,707	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.
3.	Zwiększenie długości sieci autostrad i dróg ekspresowych.	Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych.	316,130 km**	258,760	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.
		Stopień realizacji docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (%)	66,2%	63,81 %		
4.	Zwiększenie liczby obwodnic	Liczba oddanych obwodnic	4 szt.	4 szt.	Budowa pozostałych dróg krajowych.	Budowa pozostałych dróg krajowych.
5.	Utrzymanie standardów istniejącej sieci dróg krajowych.	Procentowy udział dróg krajowych w stanie dobrym w stosunku do ogółu dróg krajowych.	61,3 %	58,8 %	Utrzymanie dróg krajowych.	Utrzymanie dróg krajowych.
6.	Przywracanie i poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg.	Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadowalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych.	38,7 %	40,1 %	Remonty i przebudowy dróg krajowych.	Remonty i przebudowy dróg krajowych.

\* Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

\*\*Plan działalności zawiera wartości mierników, które są zgodne z wartościami przyjętymi w projekcie Ustawy budżetowej. Oznacza to, że wartość miernika pn. Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych została przyjęta na podstawie danych, którymi GDDKiA dysponowała w lipcu 2022 r., co do możliwych do osiągnięcia Pozwoleń na Użytkowanie (PnU) w roku 2023 dla wskazanych zadań.

<sup>4)</sup> Należy podać co najmniej jeden miernik. W przypadku gdy cel jest ujęty w budżecie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać przypisane celowi mierniki wskazane w tym dokumencie.

<sup>5)</sup> Należy wpisać zadania służące realizacji celu wymienione w kolumnie 5 w poszczególnych częściach planu na rok, którego dotyczy sprawozdanie.

<sup>5)</sup> W przypadku gdy wskazany cel był ujęty w budżecie państwa w układzie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać wszystkie podjęte podzadania budżetowe służące realizacji tego celu.

**CZĘŚĆ C: Inne cele przyjęte do realizacji w roku 2023**

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu <sup>6)</sup>			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu <sup>7)</sup>	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu <sup>5)</sup>
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Poprawa skuteczności procesów głównych GDDKiA	1. Metoda długoterminowego planowania zarządzaniem podażą sieci drogowej opracowana.	Tak/Nie	Nie	Opracowanie regulacji wewnętrznych GDDKiA w oparciu o § 111 i § 112 rozporządzenia MI z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. poz. 1518).	W ramach zapewnienia zgodności z warunkami technicznymi użytkowania dróg publicznych w oparciu o § 111 i § 112 i § 113 ust. 3 rozporządzenia MI z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. poz. 1518) podjęto działania mające na celu opracowanie nowych celów dla komórek organizacyjnych Centrali i Oddziałów GDDKiA zaangażowanych w planowanie, programowanie i realizację projektów i zadań w obszarze utrzymania okresowego dróg.
		2. Metoda monitorowania i oceny poziomu świadczenia usług przez sieć dróg krajowych opracowana.	Tak/Nie	Nie	Opracowanie regulacji wewnętrznych GDDKiA w oparciu o § 113 ust. 3 rozporządzenia MI z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. poz. 1518).	
		3. Utrzymanie systemu monitorowania zgodności terminów procesów związanych z przygotowaniem i realizacją projektów inwestycyjnych, utrzymania okresowego oraz utrzymania bieżącego.	Tak/Nie	Tak	Rewizja systemu monitoringu w celu uzupełnienia zestawu stosowanych wskaźników o pomiar jakości prowadzonych projektów inwestycyjnych.	
2.	Poprawa adekwatności zasobów GDDKiA	1. Architektura informatyczna wspomagająca procesy główne i zasadnicze GDDKiA	Tak/Nie	Nie	Weryfikacja architektury IT opracowanej w ramach projektu KSZRD Etap 1 i	Opracowane założenia do rewizji architektury informatycznej GDDKiA.

<sup>6)</sup> Należy podać co najmniej jeden miernik. W przypadku gdy cel jest ujęty w budżecie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać przypisane celowi mierniki wskazane w tym dokumencie.

<sup>7)</sup> Należy wpisać zadania służące realizacji celu wymienione w kolumnie 5 w poszczególnych częściach planu na rok, którego dotyczy sprawozdanie.

<sup>5)</sup> W przypadku gdy wskazany cel był ujęty w budżecie państwa w układzie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać wszystkie podjęte podzadania budżetowe służące realizacji tego celu.

		opracowana.			ewentualne rozbudowanie o powiązania z innymi systemami.	
		2. Zasady zarządzania ryzykiem opracowane.	Tak/Nie	Tak	Weryfikacja i uzupełnienie istniejących regulacji i standardów w zakresie identyfikacji, analizy i oceny ryzyka w procesach głównych i wspomagających.	Prace nad poprawą skuteczności procesów głównych rozpoczęto od zdefiniowania szczegółowych celów dla komórek organizacyjnych Centrali GDDKiA z celami dla całej organizacji. Przyjęto cele szczegółowe (istota działania poszczególnych komórek). Na tej podstawie określone zostały mierniki realizacji celów szczegółowych komórek organizacyjnych Centrali. Zdefiniowanie celów pozwoliło na zidentyfikowanie ryzyka dla tych celów.

#### **CZĘŚĆ D: Informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2023**

*(należy krótko opisać najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie istotnych różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów)*

W 2023 roku GDDKiA podjęła działania, których celem jest wzmocnienie zrównoważonego rozwoju w sektorze transportu. Sieć drogowa jest bowiem portfelem aktywów publicznych, które muszą świadczyć określone poziomy usług publicznych, by dostarczać wartość dla obywateli i gospodarki w sposób zrównoważony. Przygotowywany przez GDDKiA system zarządzania zawiera w sobie środki pozwalające na ustanawianie celów i ich realizację. Takie podejście wymaga budowy nowych kompetencji w organizacji oraz czasu niezbędnego do zmiany kultury organizacji z nastawionej na realizację zadań na nastawioną na osiąganie celów. Działania te będą kontynuowane także w 2024 roku, czego przejawem jest m.in. plan działalności GDDKiA na 2024 rok jak również przygotowana i przekazana do Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustanawiającymi system kontroli zarządczej, propozycja celów i zadań do ujęcia w planie działalności Ministra Infrastruktury na rok 2024.

Planuje się, że dla wszystkich 5 usług jakie świadczy infrastruktura drogowa w Polsce, tj. dostępność, bezpieczeństwo, komfort, wiarygodność, odporność zostaną zdefiniowane cele i mierniki odzwierciedlające poniższe perspektywy:

- kosztów i wpływów** - wpływ organizacji na otoczenie, gospodarkę, podatników, klientów, interesariuszy;
- usługi publicznej** - usługi świadczone przez organizację dla otoczenia, których poziom ma wpływ na otoczenie;
- funkcjonalności aktywów** - funkcjonalność aktywów, pozwalająca na dostarczenie poziomów świadczenia usług;
- interwencji/zadań** - typy interwencji pozwalające zarządzać popytem i podażą w cyklu życia aktywów. Zadania nałożone na organizację (np. administracyjne);
- działań operacyjnych** - konieczne do podjęcia by zaplanować, przeprowadzić, monitorować i ocenić interwencje oraz zadania;
- zasobów** - niezbędne do realizacji działań, zadań i interwencji.

#### **Ad Część A**

##### **1. Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).**

W ramach systemu zarządzania GDDKiA w 2023 r. osiągnięto zdolność organizacji do wyliczenia wartości bazowej miernika. Kolejne iteracje w 2024 r. będą polegały na ustaleniu wartości prognozowanej przedmiotowego wskaźnika oraz wykorzystaniu wyników do podejmowania decyzji zarządczych na sieci drogowej zarządzanej przez GDDKiA.

Opracowano wyliczenie wartości prognozowanej miernika jako redukcję uśrednionego czasu przejazdu między wszystkimi miastami wojewódzkimi w roku 2023, jako różnica czasu przejazdu pomiędzy siecią dróg krajowych na 31 grudnia 2022 r. (bazowa) i 31 grudnia 2023 r. (prognozowana). Systematyczne oddawanie do eksploatacji kolejnych odcinków dróg o wysokich parametrach technicznych, skraca czas przejazdu pomiędzy kluczowymi miastami Polski. Analizę przygotowano z wykorzystaniem

Zintegrowanego Modelu Ruchu oraz oprogramowania do makrosymulacji PTV Visum, obliczenia modelowego czasu przejazdu pomiędzy miastami wojewódzkimi.

W ramach analiz przyjęto dla województwa kujawsko-pomorskiego jako jedyne miasto wojewódzkie Bydgoszcz, a dla województwa lubuskiego Zieloną Górę.

Średni czas przejazdu na rok 2022 pomiędzy miastami wojewódzkimi wynosił 215,2 minuty. Planowane do oddania w 2023 r. inwestycje, miały spowodować spadek tej wartości do 215,1 minuty - redukcja o 0,1 minuty. Oddane do ruchu inwestycje spowodowały realny spadek tej wartości do 214,9 minuty – redukcja o 0,3 minuty. Rekomenduje się przyjęcie analogicznej wartości wskaźnika na koniec roku 2024.

## **2. Liczba ośrodków miejskich, które mają połączenie z drogami krajowymi wyrażona równoważnikiem czasu (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).**

W ramach systemu zarządzania GDDKiA w 2023 r. osiągnięto zdolność organizacji do wyliczenia wartości bazowej miernika. Kolejne iteracje w 2024 r. będą polegały na próbie ustalenia wartości prognozowanej przedmiotowego wskaźnika wyrażonego równoważnikiem czasu oraz wykorzystaniu wyników do podejmowania decyzji zarządczych na sieci drogowej zarządzanej przez GDDKiA.

Liczba miast na koniec roku 2022 posiadająca dostęp do sieci dróg szybkiego ruchu wynosiła 358. Planowane do oddania w 2023 r. inwestycje, miały spowodować wzrost tej liczby do 364 – zwiększenie o 6 miast. Oddane do ruchu inwestycje spowodowały realny wzrost dokładnie do tej liczby czyli 364 – zatem zwiększenie o 6 miast.

## **3. Wartość rezydualna konstrukcji drogowych (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).**

W ramach systemu zarządzania GDDKiA w 2023 r. przygotowano dwa warianty obliczenia wartości miernika – techniczny i finansowy. Dzięki opracowanej metodzie obliczania wskaźnika można było zdiagnozować braki w danych niezbędnych do jego obliczania. Dane te będą gromadzone w kolejnym roku co umożliwi obliczenie wartości bazowej i prognozowanej tego wskaźnika.

## **4. Wydłużenie czasu podróży (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej).**

Realizacja zadań na istniejącej sieci dróg krajowych, przekłada się na konieczność wprowadzania zmian w organizacji ruchu wpływających na wydłużenie czasu podróży. W wyniku prowadzonych analiz w roku 2023 ustalono potrzebę modyfikacji miernika na kolejny rok jako: *wydłużenie czasu podróży na odcinkach dróg o SDRR powyżej 50 tys. poj.* Opracowany wskaźnik i metoda jego obliczania ujawniły także konieczność zabezpieczenia źródła danych przez Departament Zarządzania Siecią Dróg w zakresie organizacji ruchu.

### **Ad Część B**

#### **1. Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych**

#### **2. Miernik „Liczba oddanych obwodnic**

#### **Na negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości mierników wpłynęło:**

- Opóźnienie w uzyskiwaniu decyzji administracyjnych : GDDKiA identyfikuje wystąpienie opóźnień na etapie uzyskiwana decyzji ZRID. Opóźnienia te powstają w głównej mierze na etapie procedowania kwestii środowiskowych przez Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska. Wpływ na to ma uznaniowość Organu w interpretacji zapisów oraz brak jednolitego podejścia w skali całego kraju czy niewystarczająca ilość zasobów ludzkich.

- Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce odc. węzeł „Ryczołek" (bez węzła) - węzeł „Groszki" (z węzłem): opóźnienia, które wystąpiły głównie na etapie uzyskiwania ZRID, jak również w okresie realizacyjnym, spowodowały brak osiągnięcia PnU w pierwotnym terminie kontraktowym. W rozpatrywaniu są roszczenia w zakresie wydłużonej procedury ZRID, jak również roszczenia pogodowe za 2022 r. oraz 2023 r., które po przepracowaniu mogą mieć wpływ na termin osiągnięcia Czasu na Ukończenie. Osiągnięcie PnU planowane jest na III kwartał 2024 r.

- Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce odc. węzeł „Gręzów" (z węzłem) - węzeł „Swoboda" (z węzłem): opóźnienia, które wystąpiły głównie na etapie uzyskiwania ZRID jak również w okresie realizacyjnym, skutkują przesunięciami kontraktowego czasu na uzyskanie PnU. W zakresie roszczenia ZRID termin zakończenia robót został przesunięty do dnia 30.04.2024 r. Wykonawca złożył roszczenia pogodowe za 2022 r. i 2023 r. oraz z tytułu braku dostępu do placu budowy, które skutkować mogą zmianą CnU. Osiągnięcie PnU planowane jest na III kwartał 2024 r.

- Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odc. Przybędza – Milówka (obejście Węgierskiej Górki): w dniu 26.04.2023 r. został zawarty Aneks nr 1 wydłużający Czas na Ukończenie do dnia 28.05.2023 r. z związku

z uznaniem roszczenia Wykonawcy dot. utrudnień Wykonawcy w związku z epidemią COVID-19 w 2020 roku. Następnie w dniu 25.09.2023 r. podpisano Aneks nr 3 wydłużający Czas na Ukończenie do dnia 25.07.2024 r. z uwagi na opóźnienie postępowania przez OUG w wydaniu decyzji zatwierdzającej Dodatek nr 4 do Planu Ruchu Zakładu. Procedowane są roszczenia, które będą skutkowały dalszym wydłużeniem Czasu na Ukończenie. Osiągnięcie PnU planowane jest na 2025 r.

- Budowa drogi S6 Szczecin - Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11) odc. obw. Koszalina i Sianowa na S6 odcinek od km 6+400 do km 14+300: opóźnienia w realizacji robót związane przede wszystkim z zakresem obiektu ES-119 (zmiana techniczna- konieczność wprowadzenia zmian projektowych w zakresie obiektu ES 119) skutkowały niewykonaniem Kamienia Milowego nr 3 w zakładanym terminie do 30 listopada 2023 r. (złożenie kompletnego wniosku o PnU w celu uzyskania przejezdności jednej jezdni i wprowadzenie stosownej tymczasowej organizacji dwukierunkowego ruchu). PnU na całość odcinka planowane na 2024 r. Jednocześnie odcinek km od 10,300 do 14,300 – 4,0 km - PnU uzyskano i oddano do ruchu w dniu 08.07.2023 r. Oddanie do ruchu odcinka od km 6+400 do km 10+300 planowane jest na 07.2024 r.

- Budowa drogi S6 Szczecin - Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11) odc. obw. Koszalina i Sianowa na S6 odcinek od km 0+665 do km 6+400 oraz od km 14+300 do 18+606 wraz z odcinkiem S11 w. Bielice - w. Koszalin Zachód: km od 6,100 do 6,400- 300 m - PnU uzyskano w dniu 08.11.2019 r., jednakże oddanie do ruchu i tym samym przyrost sieci nastąpi wraz z oddaniem odcinka S6/S11: obw. Koszalina i Sianowa na S6 odcinek od km 6+400 do km 10+300 (odcinek 10+300 do 14+300 oddany do ruchu 07.07.2023 r.), które w całości planowane jest do oddania do ruchu na 07.2024 r. Przesunięcie czasowe w stosunku do zapisów kontraktowych, jest wynikiem opóźnień w realizacji m.in. obiektu ES-119. Analiza przyczyn opóźnień jest przedmiotem rozpatrywanych w ramach Kontraktu roszczeń.

- Budowa drogi S6 Szczecin - Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11) odc. odc. DK11 na odcinku od ronda „Janiska” do węzła „Kołobrzeg Wschód”: kontrakt podpisany w 08.2022; zgodnie z podpisaną Umową termin osiągnięcia PnU to 08.04.2024. Zgodnie z zaawansowaniem kontraktu brak zagrożeń dla terminu oddania do ruchu w terminie kontraktowym 04.2024 r.

- Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała odc. węzeł „Oświęcim” (z węzłem) – Dankowice: w dniu 18.09.2023 r. zawarty został Aneks nr 4 przedłużający Czas na Ukończenie z uwagi na bardzo duże opóźnienie w wydaniu decyzji ZRID – nowy termin zakończenia Kontraktu to 26.07.2024 r. Z uwagi na szereg występujących okoliczności (m.in. archeologia, kolizja z magistralą wodociągową GPW) Wykonawca przedłożył kolejne roszczenia, które są w trakcie procedowania. Szacunkowy termin osiągnięcia CnU i uzyskania PnU to II/III kwartał 2025 r.

- Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała odc. Dankowice – węzeł „Suchy Potok" (z węzłem): w dniu 11.12.2023 r. zawarty został Aneks nr 3 przedłużający Czas na Ukończenie głównie z uwagi na opóźnienie w wydaniu decyzji ZRID – nowy termin zakończenia Kontraktu to 16.08.2024 r. Istnieją okoliczności, które mogą mieć wpływ na wydłużenie CnU z uwagi na wyjątkowo niesprzyjające warunki klimatyczne. Wpływ ww. okoliczności wymaga oceny roszczeń Wykonawcy, które są w trakcie procedowania. Szacowany termin uzyskania PnU to II kwartał 2025 r.

- Budowa drogi S16 Olsztyn - Ełk odc. Borki Wielkie – Mrągowo: w związku z wystąpieniem skomplikowanych warunków gruntowych w rejonie Sorkwit nastąpiła konieczność zmiany technologii wzmocnień podłoża, co wydłużyło czas realizacji w tym rejonie (droga DD3a, obiekty MS4 i WS5). Zakończenie robót w rejonie Sorkwit determinuje zakończenie całego kontraktu. W procedowaniu Polecenie Zmiany nr 5 dot. zwiększonych wymian gruntu w rejonie Sorkwit wydłużające CnU do 31.07.2024 r. i uzyskaniu PnU.

- Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy odc. Podwarpie - Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1): w dniu 11.12.2023 r. został zawarty Aneks nr 4 do Umowy przedłużający Czas na Ukończenie do dnia 24.06.2024 r. w związku z uznaniem zbiorczego roszczenia Wykonawcy obejmującego szereg okoliczności (odmienne warunki gruntowe, opóźnienia w wydaniu opinii do projektu TOR, opóźnienia w realizacji obiektu WD-9 w związku z kolizjami komunikacyjnymi oraz wyjątkowo niesprzyjające warunki atmosferyczne). Jednocześnie w dniu 23.01.2024 r. podpisano Aneks nr 6 do Umowy na roboty dodatkowe polegające na wyburzeniu istniejącego wiaduktu drogowego na węzle Dąbrowa Górnicza Pogoria oraz budowę nowego wiaduktu drogowego WD-24 z terminem realizacji do 31.12.2024 r. Planowane uzyskanie przejezdności i oddanie drogi do ruchu to II kwartał 2024 roku z ograniczeniem ruchu na jezdniach głównych na węzle drogowym Dąbrowa Górnicza Pogoria w obrębie budowanego nowego wiaduktu. Osiągnięcie PnU planowane jest na 2024/2025 roku.

- Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78, odc. Siewierz - Poręba - Zawiercie (Kromiów) od km 105+836 do km 122+500: w trakcie realizacji Kontraktu wystąpiły okoliczności: opóźnienia głównie spowodowane przez władze w związku z przedłużającym się wydaniem decyzji ZRID, opóźnienie wycinki drzew przez Lasy Państwowe oraz opóźnienia w przekazaniu Wykonawcy pełnego dostępu do Placu Budowy. Z uwagi na powyższe Wykonawca złożył Roszczenia, które zostały rozpatrzone przez Zamawiającego, uznane zostało uprawnienie Wykonawcy do przedłużenia CnU do dnia 25.04.2025 r. oraz podpisane zostały 2 Aneksy terminowe: - Aneks nr 4 z dnia 23.12.2022 r. przedłużający CnU o 358 dni tj. do dnia 30.07.2024 r.

- Aneks nr 5 z dnia 28.09.2023 r. przedłużający CnU o 179 dni do dnia 25.04.2025 r.

### **Na pozytywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:**

- Budowa autostrady A1 Tuszyn - Pyrzowice, odc. węzeł Bełchatów (bez węzła) - w. Kamieńsk (z węzłem): zgodnie z Aneksem Nr 8 z dnia 30.11.2022 r. określony został nowy CnU dla zadania na dzień 20.04.2023 r. z jednoczesnym wprowadzeniem założeń dla osiągnięcia Kamienia Milowego Nr 4 - zapewnienie przejezdności w układzie 2x3 w ramach zatwierdzonego projektu COR w terminie od dnia 22.12.2022 r. Powyższe założenia zostały zrealizowane. Przejezdność została osiągnięta w 2022 r., natomiast PnU osiągnięto w II kwartale 2023r.

- Budowa drogi S3 Legnica (A4) - Lubawka, odc. w. Kamienna Góra - granica państwa: w związku z uznaniem roszczenia Wykonawcy (opóźnienia w dostawach materiałów, spowodowane trudną sytuacją rynku budowlanego wywołane pandemią COVID-19) wydłużono Czas na Ukończenie dla przedmiotowego zadania.

Powyższe założenia zostały zrealizowane. Pozwolenie na Użytkowanie uzyskano w III kwartale 2023r.

- Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) - Warszawa (w. Lubelska); na zadaniu osiągnięto przejezdność na Czasowej Organizacji Ruchu w zakresie: 20.12.2022 r. - przejazd nowym przebiegiem DK92, na poziomie -1. 21.12.2022 r. oddana została do ruchu jezdni S17 relacji Warszawa - Lublin oraz Mińsk Mazowiecki - Lublin. 22.12.2022 r. udostępniona została jezdni S17 na kierunku Lublin - Warszawa oraz dwa pasy na łącznicy węzła Lubelska, z S2 POW (od Warszawy) w stronę Lublina. Założenia w zakresie osiągnięcia PnU z powodu wezwań WINB do uzupełnienia oraz nieściśności w złożonym przez Wykonawcę wniosku o wydanie PnU został zrealizowane. Pozwolenie na Użytkowanie uzyskano w I kwartale 2023r.

- Przebudowa drogi S7 Warszawa - obwodnica Grójca odc. kontynuacja w. Lesznowola- w. Tarczyn Płn: Oddanie do ruchu tj.: dopuszczenie do ruchu na podstawie Pozwolenia na Użytkowanie ciągu głównego w przekroju 2x2 wraz z węzłem Złotokłos nastąpiło dla jezdni prawej- 27.04.2023r, dla jezdni lewej- 28.04.2023 r. Planowane oddanie do ruchu, pozostałego zakresu robót poza trasą główną to 23.03.2024 r.

- Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia dk nr 13 odc. od Ronda Hakena do węzła "Siadło Górne" /bez węzła/ Termin zakończenia inwestycji określony był na marzec 2024 r. Z uwagi na znaczne przyspieszenie robót budowlanych w stosunku do założonego harmonogramu oddanie inwestycji możliwe było w III kwartale 2023 r.

### **3. Procentowy udział dróg krajowych w stanie dobrym w stosunku do ogółu dróg krajowych**

Planowana wartość miernika nie została osiągnięta. Głównym czynnikiem, który wpływa na taki stan rzeczy, są zbyt niskie nakłady finansowe kierowane na bieżące utrzymanie sieci drogowej, skutkujące realizacją prac w minimalnym zakresie oraz koniecznością rezygnacji z części planowanych zabiegów remontowych. Środki finansowe, które GDDKiA mogła przeznaczyć na czynności utrzymaniowe w 2023 r., były niewspółmierne do wzrostu cen energii elektrycznej, materiałów budowlanych i robocizny. W 2023 roku na bieżące utrzymanie oraz remonty dróg wydatkowano łącznie kwotę 2,689 mld zł, przy zapotrzebowaniu szacowanym na niespełna 4 mld zł.

Niezbędne ograniczenia prac utrzymaniowych i remontowych powodują przyspieszoną degradację stanu technicznego nawierzchni oraz skutkować będą koniecznością ponoszenia większych nakładów finansowych w przyszłości.

Ponadto, na obniżenie bieżącej wartości miernika bezpośredni wpływ mają również opóźnienia w realizacji zadań inwestycyjnych. W obliczeniach pominięto dane niezagregowane, w tym odcinki dróg będące w trakcie remontu/przebudowy.

### **4. Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadowolającym w stosunku do ogółu dróg krajowych**

Planowana wartość miernika nie została osiągnięta. Przyczyną zaistniałej sytuacji są zbyt niskie nakłady finansowe, które GDDKiA może przeznaczać na remonty oraz bieżące czynności utrzymaniowe na sieci drogowej. W 2023 roku na powyższe asortymenty wydatkowano kwotę 2,689 mld zł, przy zapotrzebowaniu szacowanym na niespełna 4 mld zł.

Znaczny wzrost cen energii, materiałów budowlanych oraz robocizny, przy niewystarczających środkach finansowych, powoduje konieczność alokacji środków finansowych pierwotnie przeznaczonych na remonty nawierzchni w kierunku bieżących prac utrzymaniowych. Powyższe sprawia, że naturalna degradacja nawierzchni postępuje szybciej niż przywracanie parametrów techniczno – eksploatacyjnych dróg.

Należy również zaznaczyć, że wpływ na ostateczną wartość miernika mają także zadania inwestycyjne, których opóźnienia odsuwają w czasie polepszenie ogólnego stanu technicznego nawierzchni sieci dróg krajowych. Ponadto, w obliczeniach pominięto dane niezagregowane, w tym odcinki dróg będące w trakcie remontu/przebudowy.



## Ad Część C

### 1. Metoda długoterminowego planowania zarządzaniem podażą sieci drogowej opracowana

Podjęte działania mające na celu opracowanie nowych celów dla komórek organizacyjnych Centrali i Oddziałów GDDKiA zaangażowanych w planowanie, programowanie i realizację projektów i zadań w obszarze utrzymania okresowego dróg będą kontynuowane w kolejnym roku.

W 2023 roku nie wypracowano propozycji wieloletniego planu utrzymania dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z wykorzystaniem metod i narzędzi opracowanych w ramach projektu SIEC11.5t. oraz metody monitorowania i oceny poziomu świadczenia usług przez sieć dróg krajowych z uwagi niedostarczenie przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów wymaganych opisów poszczególnych elementów metody i wypracowanego narzędzia. Uniemożliwiło to zastosowanie wypracowanych rozwiązań w praktyce.

### 2. Metoda monitorowania i oceny poziomu świadczenia usług przez sieć dróg krajowych opracowana.

W ramach systemu zarządzania GDDKiA w 2023 r. ustalono potrzebę przygotowania mapy procesów głównych dla kluczowych procesów biznesowych:

- inwestycyjny (przygotowanie, realizacja)
- utrzymania okresowego i bieżącego

z wykorzystaniem § 111, § 112, § 113 ust. 3 rozporządzenia MI z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. poz. 1518). Wobec powyższego na kolejny rok dokonano modyfikacji miernika ,w ramach celu jakim jest poprawa skuteczności procesów głównych, zastępując go dwoma miernikami pn. *przygotowaniem metody monitorowania i oceny procesów głównych oraz poziomów świadczenia usług przez sieć dróg krajowych oraz przygotowaniem opisów procesów fazy realizacji planu zarządzania podażą sieci drogowej.*

### 3. Architektura informatyczna wspomagająca procesy główne i zasadnicze GDDKiA opracowana.

Opracowane zostały wysokopoziomowe założenia do rewizji architektury informatycznej GDDKiA. Opracowano także propozycję docelowej struktury organizacyjnej oraz kluczowe zadania Generalnego Dyrektora wspomagane przez Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR) oraz zasady podziału ról i odpowiedzialności w ramach KSZR. Architektura informatyczna KSZR obejmuje zdecydowaną większość potrzeb informacyjnych GDDKiA w procesach zarządzania siecią drogową i powinna być jedynie uzupełniona o te systemy, które wspomagają procesy pomocnicze organizacji.

W 2024 r. GDDKiA w ramach Zespołu ds. opracowania procesów związanych z utrzymaniem i rozwojem architektury informatycznej GDDKiA, posiadając informacje na temat statusu projektu KSZR, przystąpi do opracowania analizy rozbieżności pomiędzy istniejącą architekturą informatyczną GDDKiA, a założeniami architektury IT opracowanymi w roku 2023, określi priorytety w ramach grup potrzeb na usługi IT oraz opracuje wymagania co do niezbędnych zasobów do zarządzania zasobami IT.

*/z up. podpisano elektronicznie/  
Z-ca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Grzegorz Dziedzina*

08-03-2024 r.

.....  
data

.....  
podpis kierownika jednostki