

Oświadczenie o stanie kontroli zarządczej
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad¹⁾
za rok 2023

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 (GDDKiA)

Część A⁴⁾

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

Część B⁵⁾

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,
- 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.

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

Warszawa, 08-03-2024 r.
(miejscowość, data)

(podpis kierownika jednostki)

Dział II⁹⁾

1. Zastrzeżenia dotyczące funkcjonowania kontroli zarządczej w roku ubiegłym.

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 określony poziom 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 osiągnięcie 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:

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

Niezależnie od powyższego poniżej opisano dodatkowe przyczyny złożenia zastrzeżeń w zakresie funkcjonowania kontroli zarządczej.

1) Waloryzacja kontraktów

W związku z konfliktem w Ukrainie wystąpiły problemy z dostępnością materiałów oraz znaczący wzrost cen materiałów, robocizny, usług, nośników energii, znacząco podwyższony poziom inflacji. W związku ze wzrostem cen jednostkowych materiałów i usług zaistniały roszczenia Wykonawców w zakresie niewystarczającej waloryzacji wynagrodzenia na Kontrakcie.

2) Rozstrzygnięcia administracyjne

Identyfikujemy trudności w uzyskiwaniu terminowych uzgodnień z jednostek administracji, co wpływa na harmonogramy realizowanych zadań. Opóźnienia organów administracji dotyczą procesu wydawania uzgodnień i decyzji administracyjnych na poszczególnych etapach przygotowania i realizacji inwestycji, w szczególności: zgód wodnoprawnych, decyzji środowiskowych, decyzji wojewódzkich konserwatorów zabytków oraz postanowień

uzgadniających do decyzji ZRID.

3) Planowanie interwencji na sieci drogowej

W ramach zapewnienia zgodności z warunkami technicznymi użytkowania dróg publicznych 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) 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. Działania te będą kontynuowane w kolejnym roku.

W bieżącym roku nie wypracowano zaś 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.

4) Adekwatność zasobów GDDKiA

4a) Zasoby informatyczne

Występuje brak wystarczającej integracji systemów informatycznych, co skutkuje zaburzeniami przepływu informacji pomiędzy komórkami merytorycznymi a w rezultacie w niewystarczający sposób wspomaga podejmowanie decyzji. Konieczne jest zapewnienie jednolitości i wiarygodności danych w wykorzystywanych systemach informatycznych.

Dodatkowo formalnego zatwierdzenia wymaga tak architektura informatyczna GDDKiA jak i przygotowana propozycja docelowej struktury organizacyjnej oraz kluczowych zadań GDDKiA wspomaganych przez Krajowy System Zarządzania Ruchem wraz z zasadami podziału ról i odpowiedzialności w ramach KSZR.

4b) Zasoby kadrowe

Wciąż zauważalna jest fluktuacja doświadczonych pracowników oraz bardzo niska statystyka odnośnie składanych aplikacji na stanowiska specjalistyczne – sytuacja ta wymusza zmniejszanie wymagań co do pozyskania nowej kadry, co z kolei może skutkować zatrudnianiem osób bez pożądanego doświadczenia i wykształcenia.

Niska statystyka składanych aplikacji dotyczy w szczególności stanowisk, na których realizowane są zadania w obszarze:

- zarządzania drogowymi obiektami inżynierskich (mostami, tunelami),

- technologii nawierzchni,
- gruntów i geotechniki,
- przygotowania dokumentacji projektowej,
- monitoringu realizacji kontraktów.

5) Odporność sieci drogowej

Dalszych prac wymaga określenie wartości rezydualnej konstrukcji drogowych (ustalenie wartości bazowej i prognozowanej). W ramach prac analitycznych przygotowano metodologię wyliczenia wskaźnika wartości rezydualnej konstrukcji drogowych – ujętego w Planie działalności GDDKiA na rok 2023, zaproponowano podejście w dwóch wariantach: technicznym oraz finansowym. Opracowana metoda wyliczania wskaźnika, w szczególności w wariantcie technicznym, ujawniła braki w danych, niezbędnych do wyliczenia zarówno wartości bazowej jak i prognozowanej. Konieczne jest uzupełnienie danych w roku 2024 oraz dokonanie wyliczenia obu wartości, tj. bazowej i prognozowanej.

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) Waloryzacja kontraktów

W grudniu 2023 r. sfinalizowano zawarcie aneksów waloryzacyjnych na roboty budowlane z limitem +/-15 procent Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej (ZKK) netto. Było to możliwe na skutek podjęcia Uchwał Rady Ministrów, dotyczących zwiększonego limitu finansowego dla inwestycji drogowych. Działanie to było konieczne w związku ze znacznym wzrostem kosztów ponoszonych przez wykonawców, wynikających z negatywnych skutków agresji Rosji na Ukrainę oraz wprowadzonych sankcji na Rosję i Białoruś.

W 2024 r. planuje się dalsze bieżące monitorowanie sytuacji rynkowej w kontekście wzrostu kosztów wpływających na inwestycje drogowe i podejmowanie proaktywnych działań, mających na celu przeciwdziałanie negatywnym skutkom, poprzez np. waloryzację kontraktówna projektowanie robót budowlanych, nadzór inwestorski i utrzymanie. Uzasadnienie dla uchwały zmieniającej uchwały ws. programu wieloletniego pn. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) z dnia 30 października 2023r. przewiduje możliwość powiększenia poziomu waloryzacji o 5 punktów procentowych po dokonaniu indywidualnych analiz w odniesieniu do umów na projektowanie i nadzory. Mając na uwadze nałożony limit, aktualną sytuację gospodarczą (prawdopodobny możliwy dalszy wzrost cen) oraz wprowadzenie zmian umów w opóźnieniu w stosunku do aneksowania robót budowlanych może okazać się niewystarczające i powodować powstanie utrudnień w dalszej ich realizacji.

2) Rozstrzygnięcia administracyjne

GDDKiA będzie podejmowała cykliczne spotkania z organami administracji, stały monitoring ze strony projektantów i przekazywanie na bieżąco informacji o napotkanych trudnościach. Dla oceny skuteczności tych działań będą prowadzone rzeczywiste harmonogramy uzyskiwania uzgodnień i decyzji w celu oszacowania słabych punktów i podjęcia działań naprawczych. Niezależnie od powyższego w ocenie GDDKiA wzmocnienia wymaga potencjał wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, w szczególności Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska, Urzędów Marszałkowskich, Wód Polskich, Urzędów Wojewódzkich gdyż GDDKiA identyfikuje w tym obszarze duże ryzyko wpływające na terminową realizację inwestycji drogowych.

3) Planowanie interwencji na sieci drogowej

W 2024 roku planuje się wykorzystanie dostępnych danych, informacji oraz narzędzi do przygotowania planu zarządzania siecią drogową z uwzględnieniem oceny bieżącego poziomu świadczenia usług zdefiniowanych w planie działalności, prognoz popytu oraz podaży. W rezultacie dokonane zostanie co najmniej pogrupowanie zadań inwestycyjnych uwzględnionych w programach realizacyjnych według podziału funkcjonalnego sieci drogowej. Na tej podstawie możliwa będzie priorytetyzacja zadań i mitygacja ryzyka przekroczenia planu finansowego w roku 2024.

4) Adekwatność zasobów GDDKiA

4a) Zasoby informatyczne

W 2024 r. GDDKiA w ramach Zespołu ds. opracowania procesów związanych z utrzymaniem i rozwojem architektury informatycznej GDDKiA¹, 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.

4b) Zasoby kadrowe

W Programie zarządzania zasobami ludzkimi w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2023-2026, wprowadzonym w dniu 29 czerwca 2023 r. zarządzeniem nr 8 Dyrektora Generalnego GDDKiA, ustalono priorytety i długoterminowe cele polityki personalnej, zidentyfikowano narzędzia stanowiące podstawę do podejmowania decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry oraz sformułowano konkretne

¹ Powołany Zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie systemu kontroli zarządczej w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

działania w 3-letniej perspektywie czasowej.

Działania zaplanowane do realizacji w 2024 roku obejmują:

1. Dokonywanie optymalizacji struktury organizacyjnej oraz relokacji zasobów osobowych w efekcie ustaleń zespołów zadaniowych oraz przeprowadzanych analiz efektywności i wydajności pracy. Powyższe będzie realizowane w szczególności poprzez:
 - 1) monitorowanie i analizowanie stanu zatrudnienia i wynagrodzenia, nie tylko w ramach poszczególnych Oddziałów GDDKiA ale także na poziomie komórek i pionów organizacyjnych w perspektywie całej instytucji (np. w ramach analiz porównawczych);
 - 2) dokonywanie relokacji posiadanych lub planowanych do pozyskania zasobów kadrowych i finansowych (np. łączenie Zespołów Kierownika Projektu lub powierzanie funkcji Kierowników Projektów na dwóch projektach) w oparciu o określone parametry wydajnościowe, takie jak np.: wartość inwestycji, typ i termin rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych etapów zadań inwestycyjnych;
 - 3) określanie docelowych parametrów zatrudnienia na podstawie charakterystyk poszczególnych obwodów i rejonów drogowych (w tym liczby obsługiwanych drogowych obiektów inżynierskich);
 - 4) bieżące reagowanie na potrzeby etatowe oraz ruchy kadrowe zgłaszane przez kierujących komórkami organizacyjnymi Centrali oraz Dyrektorów Oddziałów GDDKiA.
2. Tworzenie i rozbudowa narzędzi do analizy stanu zatrudnienia, optymalizacji struktury zatrudnienia i planowana zasobów kadrowych
3. Rozpoczęcie procesu grupowania stanowisk pracy
4. Wzmocnienie aktywności w obszarze employer branding, poprzez udział w targach pracy, podejmowanie współpracy z uczelniami i szkołami wyższymi oraz promowanie dostępności
5. Dostosowanie procedury naboru do zmian w przepisach prawnych oraz narzędzia rekrutacyjnego wdrażanego przez KPRM
6. Opracowanie lub pozyskanie narzędzi rekrutacyjnych dostosowanych do zmian w przepisach prawnych i wewnętrznych regulacji
7. Rozpoczęcie cyklicznych badań satysfakcji i zaangażowania pracowników
8. Opracowanie elektronicznego narzędzia wspierającego proces ustalania IPRZ oraz zarządzania procesem ich przygotowywania
9. Opracowanie elektronicznego narzędzia wspierającego proces sporządzania pierwszych ocen w służbie cywilnej i ocen okresowych pracowników oraz zarządzania tym procesem

10. Budowa repozytorium materiałów szkoleniowych
11. Upowszechnianie organizacji narad branżowych oraz wymiany wiedzy pomiędzy Centralą i Oddziałami GDDKiA
12. Diagnoza dostępnych narzędzi i podejmowanie działań z obszaru work-life balance
13. Realizacja dedykowanych, specjalistycznych programów rozwojowych (szkolenia Inspektorów Mostowych, kursy dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Program Rozwoju Kompetencji Menadżerskich, Angielski dla Inżyniera w GDDKiA, studia z zakresu administrowania drogowymi obiektami inżynierskimi)
14. Wypracowanie wewnętrznych regulacji prawnych z zakresu etyki, przeciwdziałania korupcji oraz mobbingowi
15. Realizacja szkoleń dla pracowników z zakresu etyki, przeciwdziałania korupcji oraz mobbingowi

Kontynuowane będzie również rozwijanie i wdrażanie narzędzi opracowanych w roku 2023, w tym:

1. elektronicznego narzędzia wspierającego proces opracowywania oraz zarządzania opisami stanowisk pracy,
2. poradnika dla nowozatrudnionych pracowników.

Zaplanowana została także intensyfikacja zaangażowania pracowników posiadających specjalistyczną wiedzę w charakterze trenerów wewnętrznych, realizujących szkolenia z priorytetowych obszarów rozwoju zawodowego, początkowo planowana do realizacji w roku 2025.

5) Odporność sieci drogowej

W roku 2024 wyliczona zostanie wartość bieżąca wskaźnika wartości rezydualnej konstrukcji drogowych uwzględniająca wartość finansową sieci drogowej. Podjęte także zostaną działania w celu wyliczenia wartości tego wskaźnika wyrażonego liczbą osi obliczeniowych i/lub czasu.

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) Gwarancja jakości

W zakresie zaleceń poaudytowych wydanych w ramach przeprowadzonego audytu przez Biuro Kontroli i Audytu pn. „Odbiory obiektów inżynierskich” wskazać należy, że zostały opracowane regulacje w odpowiedzi na zalecenia z przeprowadzonego ww. audytu. W zależności od danego zalecenia jego wdrożenie wymagało poczynienia innych kroków w związku z czym część zaleceń została opracowana i wprowadzona w formie wytycznych zaadresowanych do Oddziałów GDDKiA, część zaleceń została opracowana poprzez zmiany we wzorcowej umowie na nadzór oraz część zaleceń została zrealizowana poprzez wejście w życie Zarządzenia nr 47 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 29.12.2023 r. zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia Procedury przeglądów gwarancyjnych i procesu realizacji gwarancji jakości lub odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady w zakresie inwestycji drogowych.

W strukturze Centrali GDDKiA utworzony został Zespół ds. Gwarancji Jakości (ZGJ). Zespół prowadzi działania zmierzające do ustandaryzowania sposobu organizacji i przeprowadzania przeglądów gwarancyjnych na zadaniach realizowanych przez Oddziały GDDKiA. Poza konsultacjami, pracownicy ZGJ biorą udział w przeglądach gwarancyjnych na wybranych zadaniach w terenie. Oddziały GDDKiA przekazały dokumentację z przeglądów gwarancyjnych, które poddane zostały analizie. Na podstawie powyższych działań opracowano wstępne założenia dla narzędzia wspomagającego prawidłowy monitoring biegu terminów gwarancyjnych. Obecnie prowadzone są prace nad stworzeniem narzędzia, które ujednolici, wspomogą terminowość wykonania oraz pozwoli gromadzić dane na temat procesu przeglądów gwarancyjnych. Ostateczny termin opracowania i wdrożenia systemu będzie zależny od wyników rozpoznania możliwości dostosowania istniejących narzędzi do potrzeb i założeń systemu wspomagania gwarancji jakości. Zespół opracował także zestawienie danych dotyczących zapisów gwarancyjnych dla mniejszych zadań inwestycyjnych oraz umów utrzymaniowych. Na podstawie analizy, porównań i doświadczeń przygotowane zostały rekomendacje dotyczące okresów gwarancyjnych z rozbiciem na asortyment, w oparciu o już funkcjonujące długości okresów gwarancyjnych na zadaniach realizowanych w ramach PBDK, RPBDK i 100 Obwodnic. Rekomendacje po uzgodnieniach zostaną przekazane do zastosowania w nowych umowach.

2) Poprawa jakości pracy Inżynierów Kontraktu

W 2023r trwały finalne prace nad zmianami w umowie wzorcowej oraz KOJKP. Ostatecznie nowa umowa wzorcowa oraz KOJKP weszły w życie w połowie lutego 2024r. . Jednocześnie wskazujemy, iż prowadzony jest dialog ze Związkiem Ogólnopolskim Projektantów i Inżynierów (ZOPI) reprezentującym branżę Konsultantów i Projektantów celem wypracowania zmian w Kryteriach pozacenowych oceny ofert w zakresie Personelu. Powyższe ma na celu poprawienie jakości świadczonej Usługi przez Konsultantów w ramach Umów na Nadzór i Zarządzanie Kontraktem oraz zatrudnienie jak najlepszego Personelu, aby tą jakość zapewnić.

3) Repozytorium danych o sieci drogowej

Podjęto działania w celu ujednoczenia formatów danych otrzymywanych z pomiarów ruchu realizowanych na potrzeby prowadzonych inwestycji. W roku 2024 planowane jest utworzenie repozytorium na tego typu dane. Dodatkowo, podjęto działania celem zwiększenia efektywności pracy nad procesem związanym z gromadzeniem danych o sieci dróg publicznych. Tempo i sposób realizacji tych prac jest uzależnione od zaawansowania prac w ramach KSZR (była zakładana budowa repozytorium w ramach tego systemu lub w przypadku zmiany założeń powodować będzie budowę niezależnego rozwiązania). Dodatkowo, podjęto też działania, polegające na gromadzeniu w jednym miejscu informacji o grafach sieci drogowej, dot. planowanych i istniejących dróg krajowych.

W ramach prac nad ujednoczeniem formatu danych oraz kompatybilnością systemów wewnętrznych GDDKiA - kontynuowano prace dotyczące Systemu Centralnego w ramach „modułów inwentaryzacyjnych” w projekcie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T etap 1 (dalej KSZRD E1).

Dla Systemu Centralnego, stanowiącego zasadniczy element całego projektu KSZRD E1 jako centrum zarządzania modułami inwentaryzacyjnymi, w tym modułem Zarządzania Infrastrukturą Drogową, w 2023 r. wykonano planowane testy, migrację danych z BDD oraz punktową weryfikację jakości danych do nowego systemu. Niniejsze wykazało bardzo duże braki danych ewidencyjnych, gdyż pracownicy albo w ogóle nie wprowadzają niektórych inwestycji, albo jak już wprowadzają to tylko podstawowe warstwy danych. Powyższe wynika m.in.:

- z braku osób dedykowanych jedynie celom ewidencji drogowej,
- braku wydziałów ewidencji dróg które monitorowały by jakość i kompletność danych,
- braku zapisów które nakładałyby na wykonawców robót obowiązek przygotowywania danych ewidencyjnych,
- korzystanie z archaicznego oprogramowania (całkowicie niezgodnego z obecnymi standardami) nieopartego na centralnej bazie danych, bez możliwości wizualizacji danych, bez walidacji danych.

Jednakże, wskutek znaczących opóźnień ze strony wykonawcy Systemu Centralnego, termin realizacji dalszych elementów wchodzących w skład realizacji kompleksowego repozytorium danych o sieci drogowej, w tym np. wizualizacja danych, będzie możliwy do ustalenia po podjęciu ostatecznej decyzji co do formuły dalszej realizacji projektu KSZRD E1, tj. np. przez wykonawcę zastępczego.

4) Wzorcowe dokumenty kontraktowe

A) W zakresie wzorca SWK dla systemu Buduj na bazie FIDIC 2017 prace są w toku. GDDKiA opracowała wzorzec SWK, który został skierowany do PGRP celem uzyskania opinii prawnej Prokuratury. Opinia PGRP została wydana, wymaga analizy w komórkach Centrali i ostatecznych decyzji co do kształtu zapisów wzorca. Planowany termin zakończenia prac to II kwartał 2024 r.

B) W zakresie wprowadzenia nowej zaktualizowanej wersji Programu Funkcjonalno-Użytkowego pierwsze postępowania przetargowe na podstawie wersji dokumentu aktualnej na dzień 30.11.2022r. zostały pilotażowo ogłoszone w grudniu 2022r. Pilotażowa wersja PFU

została zweryfikowana z uwzględnieniem pytań oferentów, wyroków KIO oraz zmian przepisów PT-B. W wyniku przeprowadzonych postępowań zostały wypracowane zaktualizowane zapisy i w czerwcu 2023 r. PFU we wstępnej wersji 7_3 zostało zawieszona na intranecie do stosowania przez Oddziały GDDKiA. Obecnie trwa kolejna aktualizacja i wprowadzanie zmian wynikających z doświadczeń w ramach ostatnio przeprowadzonych postępowań przetargowych, której planowane zakończenie jest do połowy 2024r.

GDDKiA odbyła cykl spotkań z branżą projektową reprezentowaną przez stowarzyszenie ZOPI, których finałem było uzgodnienie treści wzorcowego dokumentu – umowy na projektowanie. Opracowanie wzorcowego dokumentu miało na celu przede wszystkim podniesienie jakości zlecanych opracowań projektowych, ujednoczenie zapisów poprzez stworzenie wzorcowego dokumentu stosowanego przez wszystkie Oddziały GDDKiA oraz wprowadzenie kluczowych zmian i regulacji wynikających z potrzeb rynkowych. Umowa została zaopiniowana przez PGRP. Wprowadzenie umowy wzorcowej do stosowania przez Oddziały GDDKiA wstępnie zaplanowano do końca 2023 r., jednak z uwagi na konieczność dostosowania zawartej w umowie procedury odbiorowej do nowego Zarządzenia Generalnego Dyrektora DKiA ws. oceny i odbioru dokumentacji nr 48 z dnia 29.12.2023 r. termin wprowadzenia przewiduje się w III kwartale 2024. Termin ten uwzględnia także konieczność zapoznania branży projektowej z powyższymi zmianami poprzez przeprowadzenie szerokich konsultacji z jednostkami projektowymi.

5) Wzrost cen towarów i usług

W 2022 r. podjęte zostały działania mające na celu pozyskanie środków finansowych oraz zwiększenie limitów waloryzacji. W konsekwencji zawarto do chwili obecnej 119 aneksów waloryzacyjnych podnoszących limit poziomu waloryzacji co do zasady do +/-10% ZKK netto dla zadań realizowanych w ramach Programów: Budowy Dróg Krajowych oraz Budowy 100 Obwodnic. W 2023 roku sytuacja związana z osiągnięciem przez Wykonawców kontraktowych limitów poziomu waloryzacji podlegała ciągłemu monitoringowi. W konsekwencji podjętych po raz kolejny działań w celu pozyskania dodatkowych środków na kolejne zwiększenie limitów waloryzacji, Rada Ministrów przyjęła 30 października 2023 r. uchwałę zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) wraz z uchwałą zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030. Na realizację inwestycji związanych z Rządowym Programem Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) przeznaczonych zostanie dodatkowo 2,6 mld zł. Natomiast na realizację inwestycji związanych z Programem Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 przeznaczonych zostanie dodatkowo 100 mln zł. Opracowano wzorce aneksów waloryzacyjnych podnoszących limity waloryzacji do +/-15% ZKK netto i podpisano finalnie do końca 2023 roku 97 aneksów podnoszących limit waloryzacji do +/-15% ZKK netto. Możliwym jest zawarcie w 2024 r. jeszcze kilku aneksów waloryzacyjnych zmieniających poziom limitu do ww. wartości, niemniej jednak zależność to będzie od indywidualnych decyzji Wykonawców gdyż co do zasady będą to kontrakty "bez limitu" waloryzacji.

Ponadto poza ww. w 2023 roku **GDDKiA podpisała łącznie 220 aneksów waloryzacyjnych, w tym do umów utrzymaniowych 195 aneksów i 25 aneksów do**

umów dotyczących działań na sieci. Waloryzacja ww. umów odbywała się w granicach przyznaných limitów środków budżetu państwa.

6) Wysokie koszty energii elektrycznej

W 2023 roku powołano zespół, który zidentyfikował obszary wymagające podjęcia natychmiastowych działań mających na celu uzyskanie wymiennych oszczędności w zakresie finansowania kosztów energii elektrycznej. W związku z powyższym w październiku 2023 roku Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad polecił przeprowadzenie we wszystkich oddziałach GDDKiA analizy umów na świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej. Zostały przeprowadzone wstępne audyty poszczególnych punktów poboru energii pod kątem wielkości mocy umownej w stosunku do maksymalnych zarejestrowanych wielkości mocy oraz charakteru instalacji odbiorczych. W przypadku zidentyfikowania niewłaściwej wielkości mocy wystąpiono do operatora systemu dystrybucyjnego o zmianę wielkości mocy umownej. Ponadto, nadal będą wyłączone iluminacje na obiektach mostowych oraz prowadzone będą dalsze prace związane z przygotowaniem do modernizacji i wymiany oświetlenia drogowego.

W dniu 1 stycznia 2023 roku weszła w życie uchwała Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 roku w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”, zgodnie z którą GDDKiA została zobowiązana m.in. do przeprowadzenia projektu pilotażowego w zakresie odnawialnych źródeł energii do zasilania infrastruktury drogowej na przykładzie MOP.

W ramach pilotażu GDDKiA przyjęła 3 sposoby montażu instalacji fotowoltaicznej pozwalające na weryfikację, które rozwiązanie jest najbardziej wydajne oraz opłacalne ekonomicznie, tj.:

- montaż instalacji fotowoltaicznej na dachu budynku toalety,
- montaż instalacji fotowoltaicznej na gruncie,
- montaż instalacji fotowoltaicznej jako wiaty solarnej.

Zgodnie z założeniami planuje się wybudowanie instalacji fotowoltaicznej w każdej lokalizacji do 50 kWh. W chwili obecnej GDDKiA opracowuje PI w zakresie OZE na MOP. Ponadto, w celu zmniejszenia kosztów zużycia energii elektrycznej na MOP-ach, GDDKiA realizuje wymianę starego oświetlenia (żarowe, sodowe) na ledowe (dotyczy to lokalizacji, w których takiego oświetlenia nie było). Ponadto, w 2023 roku GDDKiA po otrzymaniu stanowiska URE oraz opinii z Ministerstwa Infrastruktury rozpoczęła działania zmierzające do wydzierżawienia terenu zlokalizowanego w pasie drogowym celem wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Szczegóły zostały przedstawione Ministrowi Infrastruktury w analizie ze stycznia 2024 roku.

7) Przepisy techniczne dotyczące ochrony dróg

Zaplanowane działania na rok 2023 zostały zrealizowane. W wyniku wejścia w życie 21 września 2022 r. nowego brzmienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., tym samym wprowadzenia nowych rozwiązań technicznych dot. lokalizacji zjazdów i urządzeń obcych w pasie drogowym, pod koniec 2022 r. oraz w I kwartale 2023 r. podjęto działania mające na celu dokonanie interpretacji nowo obowiązujących przepisów i ich jednolitego stosowania we wszystkich Oddziałach GDDKiA. W pierwszej kolejności zebrano wątpliwości od wskazanych komórek zajmujących się ochroną pasa drogowego, które pojawiły

się w ramach interpretacji przepisów rozporządzenia technicznego. Dokonana analiza formalno – prawna przedstawionych zagadnień stała się podstawą tematyką zorganizowanej w dniu 31 marca 2023 r. ogólnopolskiej narady, podczas której przedyskutowano i wypracowano, na podstawie obowiązujących przepisów, wspólny kierunek orzekania w prowadzonych postępowaniach administracyjnych. Efektem powyższej narady było opracowanie jednolitych wytycznych, które zostały przekazane do stosowania Oddziałom GDDKiA przy piśmie z 19 czerwca 2023 r., znak ZN.141.1.2023.4.MG. Wytyczne stanowią zbiór wspólnie ustalonego trybu postępowania na podstawie aktualnego brzmienia obowiązujących przepisów i w oparciu o dotychczasowe orzecznictwo sądowo – administracyjne.

8) Zarządzanie i utrzymanie siecią dróg

Zidentyfikowany problem dotyczący przygotowania i realizacji umów utrzymaniowych nadal występował w 2023 roku. Po prawie trzech latach od opracowania dokumentacji wzorcowej dla umów na całoroczne utrzymanie dróg krajowych, z inicjatywy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z początkiem stycznia 2023 roku, został powołany zespół składający się z przedstawicieli GDDKiA oraz przedstawicieli Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa (OIGD). Cykliczne spotkania z branżą trwały od stycznia 2023 roku do końca sierpnia 2023 roku i miały na celu konsultację rozwiązań i wymianę doświadczeń pomiędzy branżą utrzymaniową, a zarządcą dróg krajowych. W ramach spotkań roboczych wypracowane zostały zmiany do wzorcowych dokumentów dla umów zagregowanych dotyczących całorocznego (bieżącego i zimowego) utrzymania dróg krajowych. Planowane jest zaktualizowanie wzorcowych dokumentów i przekazanie ich celem uzyskania opinii do PGRP. Zgodnie z Programem Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku planowane jest wdrożenie modelu utrzymania obszarowego w całej GDDKiA. Dochodzenie do tego modelu będzie odbywało się sukcesywnie. Agregacja umów nastąpi w sposób racjonalny z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań a przede wszystkim kosztów utrzymania.

9) Działania remontowe

Analogicznie jak w poprzednim roku, wobec niskich limitów środków finansowych na 2023 rok zaistniała konieczność rezygnacji z części zaplanowanych zadań remontowych, na rzecz niezbędnych do wykonania prac utrzymaniowych. Ostatecznie na 2023 r. GDDKiA mogła przeznaczyć środki na poziomie zaledwie niespełna 69% na bieżące utrzymanie sieci drogowej (BUSD) oraz niespełna 48% na remonty dróg, względem faktycznego zapotrzebowania. Wobec powyższego GDDKiA podejmowała próby pozyskania dodatkowych środków na powyższe cele, wnioskując w przedmiotowej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury. Wobec braku przyznania dodatkowych środków, a także biorąc pod uwagę znaczny wzrost kosztów energii elektrycznej, materiałów budowlanych oraz robocizny, zaistniała konieczność rezygnacji z realizacji niektórych zadań remontowych i przeznaczenia części środków finansowych zaplanowanych na działania remontowe na BUSD. Należy zauważyć, że zidentyfikowane potrzeby remontowe w zakresie samych dróg klasy A i S oszacowano na poziomie 1,4 mld zł.

10) Miejsca Obsługi Podróżnych

GDDKiA uzyskała kierunkową zgodę z MI na przeprowadzenie pilotażowych postępowań przetargowych, które będą polegały na jednoczesnym ogłoszeniu dwóch postępowań na danej lokalizacji MOP, tj.: pierwsze postępowanie - wydzierżawienie istniejącej części MOP wyłącznie

pod budowę stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych (osobowych i ciężarowych), drugie postępowanie – wydzierżawienie pozostałej części MOP w celu budowy MOP o funkcji komercyjnej, w tym stacji paliw oraz gastronomii. Zgodnie z założeniami, czas trwania pierwszego postępowania będzie krótszy niż postępowania drugiego, w postępowaniu drugim będzie zawarta informacja o tym, iż w przypadku braku pozyskania dzierżawcy na budowę stacji ładowania (w pierwszym przetargu), postępowanie drugie może zostać zmienione. Ponadto w celu uatrakcyjnienia postępowań przetargowych na dzierżawę MOP, GDDKiA zmniejszyła wymagania przetargowe (np. rezygnacja z zasady ABC, prowadzenie bistro w budynku stacji -rezygnacja z budowy osobnego bistro, zmniejszenie średniorocznego przychodu, zmniejszenie wymagań w zakresie doświadczenia przyszłego dzierżawcy, tj. wymóg prowadzenia 1 stacji zamiast 3. Zmniejszenie wymagań przetargowych stanowi zachętę dla mniejszych, lokalnych przedsiębiorców do wzięcia udziału w postępowaniach na dzierżawę MOP.

11) Identyfikacja/monitoring zagrożeń związanych z realizacją podstawowych zadań inwestycyjnych

W bieżącym roku wdrożono spotkania z przedstawicielami Oddziałów dedykowane podstawowym zadaniom inwestycyjnym. Zadania związane z przebudową/rozbudową dróg są szczegółowo omawiane w odniesieniu do kluczowych dat administracyjnych (DŚU, ZRID), planowanych dat przetargów jak i zidentyfikowanych zagrożeń wpływających na koszt inwestycji jak i terminy procesu inwestycyjnego.

W ramach monitoringu zagrożeń związanych z realizacją zadań inwestycyjnych GDDKiA prowadzi spotkania z przedstawicielami branży budowlanej. W ramach tych spotkań wyróżnić możemy:

- Konferencje z Organizacjami branżowymi np. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa (OIGD), Polski Związek Pracodawców Budownictwa (PZPB), Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów (ZOPI) i Przedstawicielami firm wykonawczych. Podczas tych spotkań poruszane są tematy horyzontalne i systemowe istotne dla stron np. dokumenty wzorcowe na bazie których realizowane są roboty budowlane, wzorcowa umowa na prace projektowe, jak i kluczowe problemy dotyczące wielu wykonawców (kwestie waloryzacji, zaliczek, rynku i dostępności kruszyw). Spotkania te odbywają się w Centrum Konferencyjnym GDDKiA w Józefowie co najmniej 2 -4 razy w roku
- Spotkania „kontraktowe” z Wykonawcami. W spotkaniu tym uczestniczą: Oddział GDDKiA odpowiedzialny obszarowo za realizację danej inwestycji, Wykonawca oraz Przedstawiciele Centrali GDDKiA (DPR, Kierownictwo GDDKiA). Głównym tematem tych spotkań są kluczowe problemy mogące wpłynąć na ukończenie inwestycji w terminie umownym takie jak: mobilizacja Wykonawcy, stan procedowania dokumentów kontraktowych takich jak Polecenia Zmiany, Roszczenia). W trakcie spotkania określany jest wspólny harmonogram powstawania poszczególnych dokumentów. Spotkanie te mają formułę hybrydową zdalny udział Oddziału, Dyrekcji kontraktu ze strony Wykonawcy, osobisty udział Prezesów firm w siedzibę Centrali na ul. Wroniej. W ciągu roku w zależności od potrzeb odbywa się od 20 do 40 takich spotkań.

12) Przygotowanie Inwestycji – programy inwestycji

Celem usprawnienia procesu uzgadniania Programów Inwestycji dla zadań podstawowych została wprowadzona lista sprawdzająca stwierdzająca poprawność informacji zawartych w uzgadnianym dokumencie z danymi źródłowymi (m.in. GPR/liczba wypadków/nośność/drogi do utraty statusu DK itp.). Przedmiotowa lista zawiera szczegółowe pytania utworzone na bazie najistotniejszych zagadnień zawartych w przekazywanych dokumentach. Treść pytań wynika z najczęściej powtarzających się dotychczas błędów, tak aby zidentyfikować je i skorygować już na pierwszym poziomie weryfikacji w Centrali GDDKiA. Mając na uwadze trudności związane z prawidłowym określeniem wartości poszczególnych asortymentów na tak wczesnym etapie jak etap tworzenia PI, uzgodniono z dysponentem i wdrożono uproszczony wzór Harmonogramu Finansowego wchodzącego w skład PI. W celu ujednoczenia i usprawnienia procesu inwestycyjnego podjęto decyzję o wprowadzeniu Procedury dla zadań finansowanych z budżetu państwa regulującej nie tylko etap związany z uzgadnianiem Programów Inwestycji i Aneksów do PI (uproszczenie pozostałych załączników do PI), ale także kolejne etapy w cyklu życia inwestycji tj. m.in. kwestie związane z kierowaniem zadaniami do realizacji, ustalanie Wartości Kosztorysowej Inwestycji czy Rozliczenia końcowego inwestycji. Przedmiotowa Procedura może mieć szczególne znaczenie, mając na uwadze obecnie występujące braki kadrowe/fluktuację pracowników. Nowozatrudnieni pracownicy, korzystając z jednego dokumentu, będą mogli znaleźć wszystkie niezbędne informacje dot. procesu inwestycyjnego dla zadań finansowanych z budżetu państwa.

13) Utrzymanie infrastruktury oświetleniowej

Celem wypracowania wzorca Porozumienia pozyskano z poszczególnych Oddziałów wykorzystywane przez nich wzorce dokumentów. Opracowano projekt Porozumienia, który jest na etapie wewnętrznych konsultacji.

14) Polityka kadrowa

W roku 2023 podejmowane były działania z obszaru polityki kadrowej i finansowej służące zarówno ograniczeniu fluktuacji pracowniczej, jak też optymalnemu wykorzystaniu posiadanych zasobów kadrowych. W tym zakresie zrealizowano większość działań zaplanowanych w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej, zdefiniowane w poprzednim oświadczeniu za rok 2022.

W szczególności dokonywano analiz stanu zatrudnienia oraz rzeczywistych potrzeb kadrowych w poszczególnych Oddziałach GDDKiA pod kątem składanych wniosków o wszczęcie procedury naboru na wakuujące stanowiska, przeniesienia pracowników pomiędzy komórkami wewnętrznymi, awansu stanowiskowego lub finansowego. Oceny skutków powyższych ruchów kadrowych dokonywano na podstawie opracowanych w 2023 roku narzędzi analitycznych oraz ustalonych parametrów wydajnościowych, w tym modelu szacowania zatrudnienia zasobów w pionie inwestycyjnym oraz utrzymania. Model szacunkowego zatrudnienia w pionie utrzymania został wypracowany w ramach prac zespołu powołanego Zarządzeniem nr 17 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie powołania zespołu do spraw zatrudnienia w pionie utrzymania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Model szacuje przedziały pomiędzy wartością minimalną i maksymalną oraz wskazuje optymalną wartość zatrudnienia w rejonie. Informacje uzyskiwane dzięki stosowanym narzędziom

wspomagały podejmowanie przez Kierownictwo decyzji zapewniających optymalną obsadę i finansowanie kadry w newralgicznych obszarach działalności GDDKiA. Ponadto w oparciu o diagnozę ówczesnego stanu organizacji, a także jej otoczenia zewnętrznego ustalono cele zarządzania zasobami ludzkimi na poziomie strategicznym i operacyjnym oraz sformułowano działania w perspektywie 3-letniej, stanowiące punkt wyjścia do aktualizacji, modyfikacji oraz opracowania spójnych procedur i narzędzi we wszystkich obszarach zarządzania zasobami ludzkimi. Wytyczone w ten sposób kierunki działań na kolejne lata zostały przyjęte w postaci Programu zarządzania zasobami ludzkimi w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2023 – 2026.

W ramach realizacji działań zaplanowanych w Programie na rok 2023:

1. Opracowano elektroniczne narzędzie wspierające proces opracowywania oraz zarządzania opisami stanowisk pracy w CZD
2. Opracowano ankietę outboardingową (exit interview) dla osób odchodzących z pracy
3. Zmodyfikowano i zaktualizowano arkusz Indywidualnego Programu Rozwoju Zawodowego, w tym dokonano zmiany dotychczas obowiązującego zarządzenia Dyrektora Generalnego GDDKiA. Powyższe umożliwiło ukierunkowanie procesu planowania rozwoju zawodowego pod kątem indywidualnych potrzeb każdego pracownika, przy jednoczesnej optymalizacji i automatyzacji sporządzania arkusza indywidualnego programu rozwoju zawodowego. Dzięki temu działaniu znacznej poprawie uległ odsetek pracowników posiadających aktualny IPRZ, który będzie podstawą do kierowania na szkolenia w kolejnych dwóch latach.
4. Zaktualizowano poradnik dla nowozatrudnionych pracowników
5. Zrealizowano szkolenia dla kadry kierowniczej, obejmujące m.in. zagadnienia motywowania i oceniania pracowników
6. Kontynuowano realizację dedykowanych, specjalistycznych programów rozwojowych, w tym w szczególności: szkolenia inspektorów mostowych, kursy dla Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, kurs specjalistycznego języka angielskiego dla pracowników współpracujących z zagranicznymi wykonawcami zadań zleconych przez GDDKiA pn. „Angielski dla inżyniera”.

Z przyczyn leżących po stronie uczelni, nie zostały uruchomione w 2023 roku studia podyplomowe z zakresu ochrony przez hałasem i drganiami, zaplanowane do realizacji we współpracy z Akademią Górniczo-Hutniczą w Krakowie.

Unikatowa, specjalistyczna wiedza pracowników GDDKiA podlegała wykorzystaniu w trakcie realizowanych w 2023 roku szkoleń wewnętrznych.

W celu zwiększenia responsywności ogłoszeń o naborach na wolne stanowiska pracy kontynuowano publikację ogłoszeń na kluczowe stanowiska w portalu Pracuj.pl. Informacje o prowadzonych rekrutacjach zamieszczane były także w wybranych mediach społecznościowych.

W tym zakresie podejmowane były również działania służące zwiększeniu rozpoznawalności GDDKiA jako pracodawcy podczas największych w Polsce targów pracy Talent Days, organizowanych w dużych ośrodkach miejskich, w których funkcjonują wiodące uczelnie wyższe, tj. w Warszawie, Krakowie i Poznaniu.

15) Prawne przeszkody inwestycyjne

Kontynuowano monitorowanie kwestii zobowiązań Skarbu Państwa – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestora, w zakresie udzielania gwarancji zapłaty za roboty budowlane (art. 6491 kc i nast.). W efekcie czego ustawą z dnia 13.07.2023 r. *o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku u jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowisk oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw*, zostało zmienione brzmienie art. art. 649¹ kc: „§ 1. Gwarancji zapłaty za roboty budowlane, zwanej dalej "gwarancją zapłaty", inwestor udziela wykonawcy (generalnemu wykonawcy) w celu zabezpieczenia terminowej zapłaty umówionego wynagrodzenia za wykonanie robót budowlanych. § 11. Przepisu § 1 nie stosuje się w przypadku, gdy inwestorem jest Skarb Państwa.” Ww. zmiana przepisu weszła w życie w dniu 16.10.2023 r.

Kontynuowano monitoring kwestii wprowadzanych sankcji w związku z agresją Rosji w Ukrainie. Wątpliwości odnośnie zakresu oświadczeń były nadal podnoszone przez wykonawców zadań inwestycyjnych, w imieniu których działał PZPB. Obejmowały one w szczególności rozporządzenie Rady (UE) 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie oraz ustanowienie ogólnounijnego zakazu udziału rosyjskich wykonawców w zamówieniach publicznych i koncesjach udzielanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. W związku z powyższym kontynuowano korespondencję z branżą w tym zakresie. Ostatecznie osiągnięto konsensus i pismem z dnia 4 października 2023 r. (DPZ.DPZ 6.036.2.2022.3.MZ) przekazano do oddziałów zaktualizowane wzory oświadczeń: Wykonawcy oraz Podmiotu Współpracującego dotyczące unijnych przepisów sankcyjnych związanych z wojną w Ukrainie. Wzory oświadczeń zostały zmodyfikowane poprzez: 1) usunięcie postanowień dotyczących informowania o zmianach beneficjentów rzeczywistych w rozumieniu ustawy z dnia 1 marca 2018 r. o przeciwdziałaniu praniu pieniędzy oraz finansowaniu terroryzmu; 2) usunięcie wszelkich odniesień do art. 51 rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie; 3) doprecyzowanie limitu 10 % wartości zamówienia, o którym mowa w art. 5k ww. rozporządzenia.

W związku z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22.06.2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poza.1518) wprowadzających nowe regulacje w tym wzorce i standardy (rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie przepisów o drogach publicznych i stanowiące jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej) GDDKiA dokonuje dostosowania wzorcowych dokumentów tj. PFU. Jednocześnie wskazuje się potencjalne ryzyka, które mogą wystąpić w przyszłości w ramach realizacji kontraktów, w tym interpretacji nowych regulacji przez Urzędy Wojewódzkie.

16) System zarządzania

Zasadniczym pierwszym krokiem było zweryfikowanie podejścia do określania celów dla GDDKiA. Przyjęta dotąd metoda wyrażania celów w formie wskaźników wykonania poszczególnych zadań lub inaczej mówiąc zakresu rzeczowego w obszarze budowy i utrzymania sieci drogowej została uzupełniona i podporządkowana celom zdefiniowanym

jako katalog czterech podstawowych usług, jakie sieć drogowa w zarządzie GDDKiA ma świadczyć otoczeniu.

Zdecydowano, że najważniejszymi dla organizacji będą cele skoncentrowane na sieci drogowej tj. bezpieczeństwo, dostępność, odporność, wiarygodność, wyrażone miernikami wskazanymi w Tabeli 1 poniżej.

CEL	MIERNIK
Zwiększenie dostępności transportowej	Skrócenie czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi
	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej
	Liczba ośrodków miejskich, które mają połączenie z drogami krajowymi wyrażona w czasie
Poprawa usługi BRD	Wskaźnik koncentracji wypadków drogowych
	Liczba wypadków przy pracy podczas prac drogowych
Poprawa usługi odporności sieci drogowej	Wartość rezydualna konstrukcji drogowych
Poprawa usługi wiarygodności sieci drogowej	Wydłużenie czasu podróży

Tabela 1 Cele dla sieci drogowej i mierniki tych celów

W dalszych pracach nad doskonaleniem systemu zarządzania przyjęto następujące założenia:

- System zarządzania w GDDKiA powinien docelowo zapewniać powiązanie celów całej organizacji (tj. z Planu Działalności) z realizacją zadań operacyjnych wykonywanych przez komórki Centrali i Oddziałów GDDKiA.
- System zarządzania ma zapewniać spójność i kompletność działań komórek organizacyjnych GDDKiA wobec celów i zadań postawionych przed GDDKiA jako organem państwa.
- System zarządzania powinien określać cele stawiane przed komórkami organizacyjnymi, a nie tylko ich zadania.

Dla realizacji tych założeń opracowano także cele dla systemu zarządzania, które przedstawia Tabela 2 poniżej:

CEL	MIERNIK
Poprawa skuteczności procesów głównych	Metoda długoterminowego planowania zarządzania podażą sieci drogowej
	Metoda monitorowania i oceny poziomu świadczenia usług przez sieć dróg krajowych
	Utrzymanie systemu monitorowania zgodności terminów w procesach budowy i utrzymania
Poprawa adekwatności zasobów GDDKiA	Architektura IT wspomagająca procesy główne
	Zasady zarządzania ryzykiem

Tabela 2 Cele dla systemu zarządzania GDDKiA i ich mierniki

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. Równolegle zweryfikowano i utrzymano metodę monitorowania realizacji zadań przez Oddziały GDDKiA.

W kolejnym kroku, realizując przyjęte założenia przystąpiono do podziału ról i odpowiedzialności pomiędzy Centralą a Oddziałami w osiąganiu poszczególnych celów. Podział taki wymaga zdefiniowania procesów operacyjnych, których wynikiem jest osiągnięcie celów. Praca taka została podjęta zaś jej rezultatem są:

- Założenia do opisu procesów, powiązanych decyzji i niezbędnych zasobów
- Opis procesu realizacji zabiegu utrzymania okresowego
- Opis procesu inwestycyjnego
- Opis procesu zarządzania nieruchomościami
- Przegląd procesów wspomagających w obszarze ZZL.

Wskazane powyżej prace wykazały konieczność zredefiniowania systemu zarządzania GDDKiA i ustalenia spójnej nomenklatury opisującej poszczególne elementy tego systemu. Nowa definicja systemu zarządzania została ujęta w propozycji zmiany do zarządzenia nr 17 GDDKiA z dnia 26 lipca 2022.

2. Pozostałe działania:

Nie dotyczy.

Należy opisać najistotniejsze działania, niezaplansowane 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, przestrzeganie i promowanie 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, przestrzeganie i promowanie zasad etycznego postępowania, efektywności i skuteczności przepływu informacji oraz zarządzania ryzykiem.
- ⁷⁾ Znakiem "X" zaznaczyć odpowiednie wiersze. W przypadku zaznaczenia punktu "inne źródła 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 niezaplansowane działania mające na celu poprawę funkcjonowania kontroli zarządczej.