

## Budowa drogi S19 - na razie bez wybojów

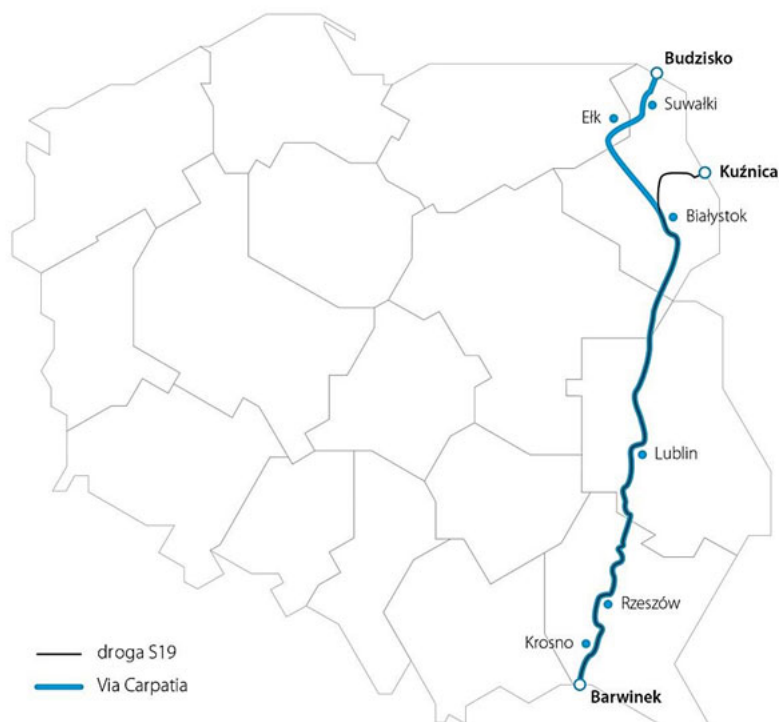
2019-09-10 07:00:00



**Przygotowanie i budowa drogi ekspresowej S 19, która ma połączyć południe Europy przez Rzeszów, Lublin i Białystok z krajami bałtyckimi dotychczas przebiega prawidłowo. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła działania w tym zakresie i ministra odpowiedzialnego za sprawy transportu oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zadania zapisane w Programach Budowy Dróg krajowych mają zapewnione finansowanie a dokumentacja została przygotowana rzetelnie i terminowo. Również inwestycje z udziałem środków europejskich realizowane są zgodnie z umowami o dofinansowanie. W czasie kontroli stwierdzono nieprawidłowości, jednak w ocenie NIK, nie miały one istotnego wpływu na ocenę rzetelności realizacji i nie spowodowały opóźnień.**

Polska wraz z innymi krajami Europy środkowo-wschodniej zaangażowana jest w rozwijanie międzynarodowego szlaku drogowego Via Carpatia. S 19 jest częścią Transeuropejskiej sieci transportowej - unijnego programu rozbudowy dróg lądowych, kolejowych, wodnych i powietrznych. Na terenie Polski, w skład szlaku drogowego Via Carpatia wchodzi odcinki dróg: S61, S16, S19 pomiędzy Budziskiem (na granicy z Litwą), Suwałkami, Ełkiem, Białymstokiem, Lublinem, Rzeszowem, Barwinek (na granicy ze Słowacją).

### Planowany przebieg drogi krajowej S19 oraz Drogi Via Carpatia



Źródło: opracowanie własne NIK

Inicjatywa korytarza Via Carpatia, którego głównym elementem jest droga ekspresowa S19 od granicy ze Słowacją w Barwinku aż do Białegostoku (Knyszyn), stanowi priorytet na następne lata. Jego celem jest jak najszybsze połączenie krajów bałtyckich z krajami wschodniej części UE i jej południowych sąsiadów. Droga S 19 ma przyczynić się do realizacji celów określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, które dotyczą rozwoju gospodarczego regionów Polski Wschodniej, szczególnie połączenia najważniejszych ośrodków gospodarczych i stolic województw, tj. Białegostoku, Lublina i Rzeszowa. Budowa tego ciągu ma poprawić też powiązania komunikacyjne - na północy - z Białorusią (przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej) oraz na południu - ze Słowacją (przejście graniczne w Barwinku).

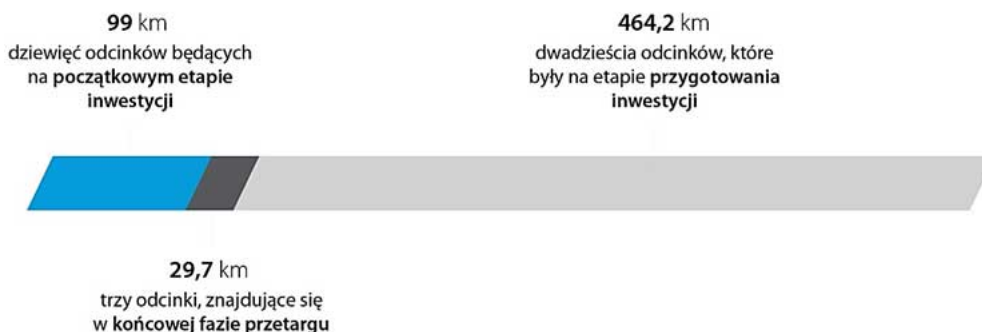
NIK skontrolowała Ministerstwo Infrastruktury, Centralę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz jej oddziały w Białymstoku, Lublinie i Rzeszowie. Kontrola objęła lata 2013 - 2018 (do czasu zakończenia kontroli).

## Najważniejsze ustalenia kontroli

W ocenie NIK, opracowane mechanizmy kontroli procesu inwestycyjnego pozwalały na stały i rzetelny nadzór nad realizacją zadań budowy drogi S19, zarówno przez Ministra odpowiedzialnego za sprawy transportu jak i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Według stanu na 31 lipca 2018 r. zaplanowano lub realizowano budowę 578,4 km dwujezdniowych odcinków drogi S19. Długość ta stanowi ponad 92% całego przebiegu tej drogi. Przewidziano też dobudowę 14,5 km drugich jezdni na zrealizowanych dotychczas jako jednojezdniowe, dwóch obwodnicach Międzyrzecza Podlaskiego oraz Kocka i Woli Skromowskiej.

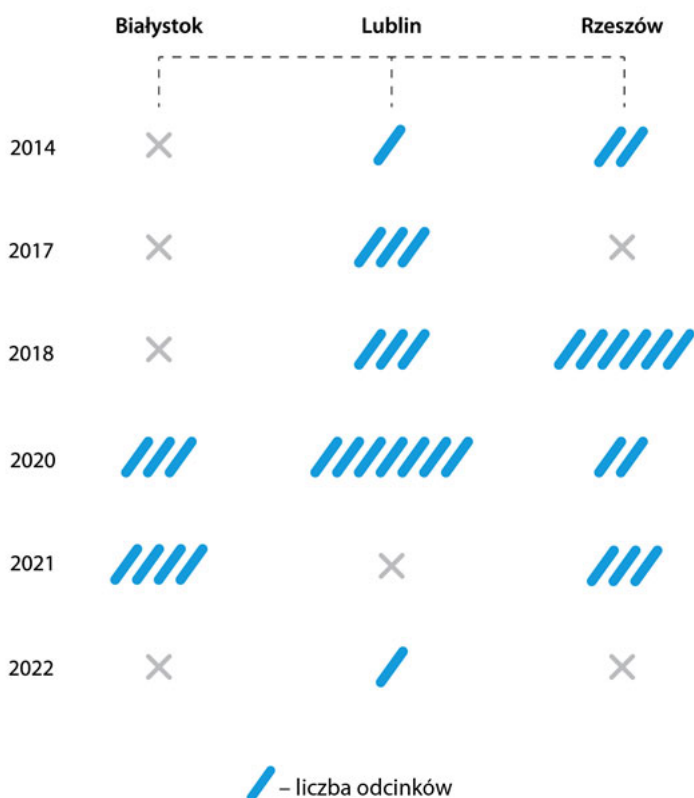
Stan realizacji budowy odcinków drogi S19 ujętych w PBDK 2014-2023  
wg stanu na 31 lipca 2018 r.



Źródło: opracowanie własne NIK na podstawie danych GDDKiA

9 odcinków będących na początkowym etapie ma być, zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych, zakończonych w okresie marzec - październik 2021 r. Trzy odcinki, w sumie 29,7 km, ma być zakończonych w okresie marzec - kwiecień 2022 r. Pozostałe ponad 460 kilometrów podzielono na 20 odcinków. Podpisanie umów na ich wykonanie planowane jest na okres czerwiec 2020 - luty 2022 r., a zakończenie budowy na okres czerwiec 2024 - listopad 2025 r.

Terminy rozpoczęcia budowy poszczególnych odcinków drogi S19



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych GDDKiA

W okresie objętym kontrolą NIK nie stwierdziła istotnych zagrożeń, które mogą mieć negatywny wpływ na rozpoczęcie i realizację inwestycji. Odziały GDDKiA opracowały dokumentację, która została przyjęta przez Generalnego Dyrektora (między innymi STEŚ-R czyli Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej KP). W trakcie jej opracowywania prowadzono konsultacje społeczne oraz zapewniono możliwość czynnego udziału i

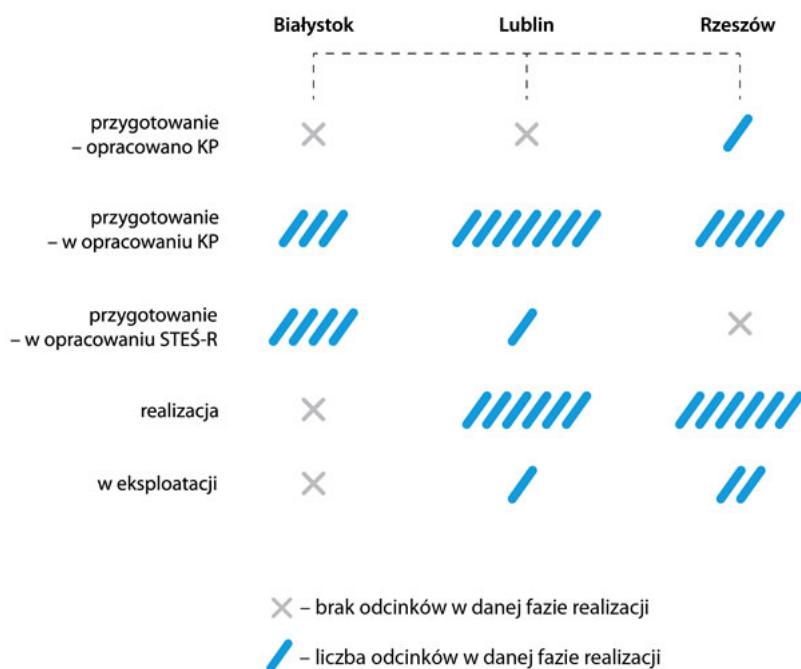
przedstawiania opinii i wniosków władzom samorządowym w trakcie posiedzeń Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.

Odcinki drogi S19 realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko POIiŚ były prowadzone zgodnie z zapisami umów o dofinansowanie. Kontrole przeprowadzone przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) uznały poniesione przez Oddziały wydatki za kwalifikowalne i poniesione zgodnie z warunkami umów o dofinansowanie. W oddziale rzeszowskim GDDKiA Centrum przeprowadziło cztery kontrole, w lubelskim jedną.

Według stanu na 31 lipca 2018 r. zrealizowano 55 km (8,7%) drogi S19, z czego: 25,5 km stanowiły odcinki drogi wybudowane z dwiema jezdniami, a 29,5 km odcinki drogi wybudowanej jako jednojezdniowe. Zrealizowane odcinki drogi S19, obejmowały:

- odc. obwodnica Międzyrzecza Podlaskiego (budowa jednej jezdni),
- odc. obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej (budowa jednej jezdni),
- Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów - odc. obwodnica Lublina w. „Dąbrowica” - w. „Konopnica”,
- Budowa drogi S19 - odc. Stobierna - w. Rzeszów Wschód (A4),
- Budowa autostrady A4 Tarnów - Rzeszów węzeł "Krzyż" - węzeł "Rzeszów Wschód" wraz z odc. drogi ekspresowej S19 w. Rzeszów Zachód - w. Świlcza,
- Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. w. Sokołów Małopolskim Północ bez węzła - Stobierna,
- Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. w. Świlcza - w. Rzeszów Południe.

Faza realizacji poszczególnych zadań w ramach budowy drogi S19



Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie danych GDDKiA

Stwierdzone w kontroli nieprawidłowości dotyczyły:

- niepełnej waloryzacji wartości prac wykonanych w Czasie na Ukończenie (co było wymagane warunkami kontraktu), w ramach realizacji umowy na budowę obwodnicy Lublina przez Oddział GDDKiA w Lublinie,
- niezgodnych z Prawem zamówień publicznych elementów postępowań przetargowych Oddziału GDDKiA w Rzeszowie (dotyczących nieprawidłowego opisu przedmiotu zamówienia). W konsekwencji jednostka była zobowiązywana do usunięcia stwierdzonych błędów, jak również ponosiła zasądzone

dodatkowe koszty na rzecz odwołujących się podmiotów (łącznie 37 200 zł),  
- niezgodnienia przez GDDKiA z Ministrem trzech Programów Inwestycyjnych. Nieprawidłowość ta wynikała ze spóźnionych działań byłego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, dotyczących uzyskania od Ministra Finansów interpretacji przepisów rozporządzenia ws. finansowania inwestycji.

## **Wnioski**

Do Ministra Infrastruktury i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad:

- Dokonanie analizy potrzeb dotyczących zatrudnienia pracowników w komórkach odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację inwestycji drogowych oraz zlikwidowanie ryzyka niewykonania zadań z powodu niedoborów kadrowych. Do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad:
- Dokonanie analizy możliwości wprowadzenia mechanizmów kontrolnych pozwalających na minimalizację wystąpienia przypadków przedłużających się odbiorów inwestycji.
- Dokonanie analizy mechanizmów kontroli pracy Konsultanta, by uniknąć przypadków niezrealizowania zapisów kontraktowych dotyczących np. waloryzacji wynagrodzenia wykonawców czy stwierdzonych nieprawidłowości, dotyczących danych umieszczanych w Przejściowych Świadectwach Płatności.