



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Infrastruktury

KIN.411.002.01.2019

Pan
Wojciech Borzuchowski
Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg
Krajowych i Autostrad w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

R/19/002 Realizacja programu „Likwidacja miejsc niebezpiecznych”

I. Dane identyfikacyjne.

| | |
|-------------------------------------|---|
| Jednostka kontrolowana | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok. |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Wojciech Borzuchowski, Dyrektor Oddziału, od dnia 7 kwietnia 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Maciej Bernard Gorysz, p.o. Dyrektora Oddziału, od dnia 11 stycznia 2017 r. do dnia 6 kwietnia 2017 r., Jerzy Doroszkiewicz Dyrektor Oddziału od dnia 25 czerwca 2007 r. do dnia 10 stycznia 2017 r. |
| Zakres przedmiotowy kontroli | - Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego, - Realizacja programu Likwidacja Miejsc Niebezpiecznych, - Przygotowanie i realizacja inwestycji. |
| Okres objęty kontrolą | Lata 2015-2019 (do zakończenia kontroli) oraz lata wcześniejsze w uzasadnionych przypadkach. |
| Podstawa prawna podjęcia kontroli | Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ . |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury. |
| Kontroler | Jarosław Florkiewicz, gł. spec. kp., upoważnienie do kontroli nr KIN/24/2019 z 29.04.2019 r. (akta kontroli str.1-3) |

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności.

| | |
|----------------------------|---|
| OCENA OGÓLNA | NIK negatywnie ocenia działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ³ Oddziału w Białymstoku w zakresie realizacji kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego ⁴ , natomiast pozytywnie ocenia realizację wybranych inwestycji w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych ⁵ . |
| Uzasadnienie oceny ogólnej | Kontrole brd przeprowadzone przez Oddział GDDKiA w Białymstoku nie spełniały warunków określonych w Zarządzeniach ⁶ Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad ⁷ w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie częstotliwości ich wykonywania, a także składu zespołu kontrolnego. Ponadto Oddział GDDKiA w Białymstoku nie przeprowadzał kontroli brd robót budowlanych dla wybranych inwestycji. |

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 489, dalej: ustawa o NIK

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Dalej: GDDKiA.

⁴ Dalej: brd.

⁵ Dalej: PLMN lub program.

⁶ Zarządzenie nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zarządzenie nr 22 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13.07.2017 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

⁷ Dalej: Generalny Dyrektor DKiA.

Nie stwierdzono nieprawidłowości w dwóch, poddanych kontroli, inwestycjach realizowanych ze środków programu w zakresie realizacji i nadzoru.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe⁸ kontrolowanej działalności.

OBSZAR

1. Wybór zadań do programu Likwidacja Miejsc Niebezpiecznych.

Opis stanu faktycznego

W zarządzie białostockiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad⁹ było 11¹⁰ odcinków dróg krajowych¹¹ o łącznej długości 955,617 km¹².
(akta kontroli str.108)

W latach 2015-2019 na DK w zarządzie Oddziału GDDKiA doszło łącznie do 718 wypadków drogowych, w wyniku których śmierć poniosło 207 osób a 927 osób zostało rannych, odnotowano także 10 450 kolizji drogowych. Liczba wypadków na DK w zarządzie Oddziału GDDKiA zwiększa się od roku 2016 (2015 – 171 wypadków, 2016 - 149, 2017 - 172, 2018 - 180), liczba ofiar śmiertelnych pozostaje od 2015 r. na podobnym poziomie z wyjątkiem roku 2017, gdzie wzrosła o 10 osób (2015 – 43 osoby, 2016 – 44, 2017 – 54, 2018 – 43).

Największa liczba wypadków w latach 2015-2018 miała miejsce na DK nr: 19 – 131 wypadków, 8/S8 – 124 wypadki, 61/S61 – 110 wypadków, 65 – 102 wypadki.
(akta kontroli str. 20-22, 74)

Oddział GDDKiA informacje, odnośnie liczby wypadków, otrzymywał z Komendy Głównej Policji za pośrednictwem Centrali GDDKiA. Informację przekazywane były w nieregularnych odstępach czasu (zbiorcze dane za pół roku lub za rok). Na dzień 13 maja 2019 r. Oddział GDDKiA nie dysponował danymi zbiorczymi odnośnie wypadków na DK województwa podlaskiego, które miały miejsce w 2019 r. Informacje odnośnie wypadków były przekazywane także przez funkcjonariuszy Policji do Punktu Informacji Drogowej i gromadzone w Rejonach Dróg. Pracownicy Rejonów m.in. z funkcjonariuszami Policji wizytowali miejsca wypadków, w których były ofiary śmiertelne.

W wybranych pięciu protokołach kontroli na miejscach wypadków, sporządzający protokół nie wykazali nieprawidłowości w infrastrukturze drogowej, które mogły stanowić przyczynę wypadków.

(akta kontroli str. 4-8, 39-73)

W 2016 r. Departament Zarządzania Ruchem GDDKiA, przekazał do Oddziału GDDKiA „klasyfikację odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej¹³”. Oddział GDDKiA nie wniósł uwag do przekazanej klasyfikacji. W klasyfikacji dokonano podziału dróg krajowych na odcinki, ze względu na występowanie wypadków drogowych (dane dotyczące wypadków drogowych dotyczyły okresu 2013-2015). Każdemu z wyodrębnionych odcinków przypisano odpowiednią klasę ryzyka od „A” do „E”, gdzie „A” to małe ryzyko wystąpienia wypadku, a „E” to ryzyko bardzo duże.

⁸ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Dalej: Oddział GDDKiA.

¹⁰ Drogi krajowe na terenie województwa podlaskiego nr 8, 16, 19, 58, 61, 62, 63, 64, 65, 66.

¹¹ Dalej: DK.

¹² Na koniec II kwartału 2019 r.

¹³ Dalej: klasyfikacja.

W zarządzie Oddziału GDDKiA znalazło się 58 odcinków dróg w klasie ryzyka „E” o łącznej długości 229,877 km. Najwięcej takich odcinków sklasyfikowano na DK nr 65 – 10 odcinków o łącznej długości 37,233 km, DK nr 8 – 9 odcinków o łącznej długości 33,553 km, DK nr 61 – 9 odcinków o łącznej długości 35,029 km i DK nr 66 – 8 odcinków o łącznej długości 30,074 km.

W klasyfikacji uwzględniono także odcinki dróg według klasy ryzyka ze względu na wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów. W zarządzie Oddziału GDDKiA znalazło się 31 takich odcinków dróg w klasie „E” o łącznej długości 122,852 km. Najwięcej odcinków sklasyfikowano na DK nr 61 – 8 odcinków o łącznej długości 30,519 km, DK nr 8 – 7 odcinków o łącznej długości 22,188 km, DK nr 65 – 5 odcinków o łącznej długości 18,175 km.

(akta kontroli str.7-8, 75-80, 100-101)

W 2015 r. Oddział GDDKiA w oparciu o zaktualizowane listy zadań dla programów: Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych i Program Budowy Ciągów Pieszo – Rowerowych sporządził projekt listy zadań do realizacji w ramach PLMN.

Na liście znalazło się 31 zadań w tym 16 zadań dotyczyło budowy chodników, na listę trafiły także zadania nie ujęte w ww. programach tj. budowa ciągu pieszo rowerowego Augustów - Przewięź. Przekazana przez Oddział GDDKiA lista zadań została zatwierdzona do realizacji (ujęta w załączniku nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023). Realizację tych zadań przewidziano w latach 2016 – 2022, a koszt ich realizacji oszacowano na łączną kwotę 148 241,06 tys. zł.

(akta kontroli str. 108, 109-127)

W 2016 r., po otrzymaniu przez Oddział GDDKiA klasyfikacji, nie podjęto działań w celu wprowadzenia zmian na liście zadań do realizacji w ramach PLMN, ze względu na zadania usytuowane na odcinkach oznaczonych kategorią „E”. W konsekwencji z 31 zadań pierwotnie ujętych przez Oddział GDDKiA na liście zadań realizowanych w ramach PLMN tylko 8 było zlokalizowanych na odcinkach dróg oznaczonych w klasyfikacji kategorią „E” - ryzyko wypadku bardzo duże. Dyrektor Oddziału GDDKiA wyjaśnił m.in., że: „(...) typowanie zadań do programów z zakresu poprawy brd było oparte o wiele czynników, nie tylko o klasyfikację odcinków, o której mowa wyżej. Ważnymi elementami branymi przez Oddział pod uwagę były obserwacje własne uwzględniające wypadki, wnioski zgłaszane przez samorządy, Policję, itp. Ponadto, potrzeby w zakresie realizacji zadań z zakresu poprawy brd należało i nadal należy konfrontować z planami w zakresie dużych zadań związanych chociażby z budową dróg ekspresowych. Zgodnie z poleceniem otrzymanym z Centrali, nie należy planować mniejszych zadań (takich jak np. z programów poprawy brd) stanowiących zadania inwestycyjne na odcinkach, które zostaną zastąpione przez wybudowane nowe odcinki dróg (zgodnie z ustawą o drogach publicznych [uodp] art. 10 ust. 5), lub po których śladzie będą budowane drogi ekspresowe. Dlatego wiele odcinków sklasyfikowanych w klasie ryzyka „E”, pod względem koncentracji wypadków śmiertelnych ogółem, nie było uwzględnianych w ramach programów z zakresu poprawy brd, gdyż były lub nadal są przewidziane do realizacji w ramach budowy dróg ekspresowych. (...)

(akta kontroli str. 23-24, 27-28, 75-80, 108)

Oddział GDDKiA sformułował także własne propozycje działań na zarządzanej sieci drogowej związane z podniesieniem poziomu brd (w oparciu o wnioski samorządów, mieszkańców i Policji) m.in. lista 20 zadań przekazana pismem z dnia 02.05.2018 r. do Centrali GDDKiA, wniosek z 2017 r. o przebudowę DK 64, wniosek o przebudowę skrzyżowania na DK 65 (Dobrzyniewo Duże) z 2018 r. Na dzień zakończenia kontroli Oddział GDDKiA nie otrzymał decyzji odnośnie realizacji tych zadań.

Departament Zarządzania Siecią Dróg pismem z dnia 01.01.2019 r. zwrócił się do Oddziałów GDDKiA o przestanie listy inwestycji z zakresu brd dot. budowy chodników i ciągów rowerowych, a także pozostałych zadań brd (m.in. budowa zatok, przebudowy skrzyżowań, doświetlenia przejść). W piśmie stwierdzono m.in., że zestawienia nie powinny obejmować inwestycji w śladzie planowanej nowej drogi (autostrady, obwodnicy i drogi ekspresowej) lub na drogach planowanych do przekazania do samorządu. Oddział GDDKiA przygotował zestawienie łącznie 49 inwestycji (42 – chodniki i ciągi rowerowe, 7 – pozostałe). Z przedstawionej listy 11 zadań było zlokalizowanych w miejscach ujętych w klasyfikacji w kategorii E.

(akta kontroli str. 9, 34-38, 76-78, 108)

W 2017 r. na wniosek Centrali Oddział GDDKiA dokonał aktualizacji listy zadań do sfinansowania z PLMN, zaktualizowana lista liczyła 15 zadań. W zestawieniu nie ujęto zadań już zrealizowanych (9 zadań), a także zadań przesuniętych do innych programów (5 zadań) i usuniętych z programu (1 zadanie).

(akta kontroli str. 108, 109-127)

Oddział GDDKiA przekazywał co roku do Centrali GDDKiA informację odnośnie zrealizowanych prac (zestawienie rzeczowe prac związanych z brd), a także miesięczne informację o realizowanych inwestycjach zaawansowanie finansowe i czasowe.

(akta kontroli str. 11, 30-31, 108, 127)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości. Jednak w ocenie NIK celowe było uaktualnienie listy zadań w ramach PLMN po uzyskaniu informacji o danych z klasyfikacji, w taki sposób aby zadania tam ujęte znajdowały się na odcinkach dróg oznaczonych w klasyfikacji najwyższą klasą ryzyka.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia działania Oddziału GDDKiA w wyżej opisanym zakresie.

OBSZAR

2. Realizacja i nadzór nad zadaniami w ramach PLMN.

Opis stanu
faktycznego

W latach 2016-2019 (do 31.06.) po upływie ponad 3 lat od uruchomienia PLMN na terenie województwa podlaskiego zrealizowano 9 zadań z programu, z czego tylko 2 zadania znajdowały się w obrębie odcinków ujętych w klasyfikacji w kategorii „E”. Na ich realizację wydatkowano łączną kwotę 20 164,72 tys. zł, zaawansowanie finansowe programu (w stosunku do pierwotnego planu) wyniosło 13,6% przy zaangażowaniu rzeczowym 29%. Zrealizowano następujące zadania:

w 2016 r. na:

- DK 19 - Sokółka, od km 17,035 do km 17,400, przebudowa skrzyżowania, pasy do skrętu w lewo, budowa sygnalizacji świetlnej, budowa kanalizacji deszczowej, budowa oświetlenia, przebudowa drogi krajowej na odcinku 0,365 km, budowa chodników;

w 2017 r. na:

- DK 16 - Poćkuny, od km 380,694 do km 380,977, przebudowa skrzyżowania na małe rondo, budowa ciągów pieszych, zatok autobusowych, budowa oświetlenia, budowa kanału technologicznego, budowa systemu monitoringu wizyjnego;

- DK 16 - Augustów - Przewięź, od km 338,545 do km 345,442, budowa drogi rowerowej, budowa zatok autobusowych, budowa kładki rowerowej, budowa kanału technologicznego;

- DK 62 - Drohiczyn, od km 340,330 do km 340,900, budowa chodnika o nawierzchni bitumicznej, budowa systemu odwodnienia, budowa kanału technologicznego, zadanie znajdowało się w obrębie odcinków ujętych w klasyfikacji w kategorii „E”;

- DK 66 - Malinniki, od km 90,380 do km 91,600, budowa chodnika o nawierzchni bitumicznej, budowa systemu odwodnienia, budowa kanału technologicznego;
 - DK 65 - Grajewo, od km 92+227 do km 93+608, uspokojenie ruchu, pasy do skrętu w lewo, wyspy, budowa ciągu pieszego, budowa kanału sanitarnego, budowa oświetlenia, budowa zatok autobusowych, zadanie znajdowało się w obrębie odcinków ujętych w klasyfikacji w kategorii „E”;
 - DK 19 - Zabłudów, od km 76,030 do km 76,280, budowa chodnika, budowa kanału deszczowego;
 - DK 16 - Rutki, od km 324,760 do km 325,116, przebudowa skrzyżowania, budowa pasów do skrętu w lewo, budowa zatok autobusowych, budowa kanału technologicznego;
 - DK 16 - Jeziorki, od km 327,000 do km 327,450, budowa zatok autobusowych oraz chodników stanowiących dojścia do zatok, budowa kanału technologicznego;
- W 2018 r. nie realizowano zadań w ramach PLMN, w 2019 r. planowana jest realizacja jednego zadania.

(akta kontroli str. 10, 76-80, 109-113,)

Informację o zadaniach wybranych do realizacji Oddział GDDKiA otrzymywał z Centrali GDDKiA, następnie przygotowywał programy inwestycji. W latach 2016 r.-2017 r. było to 9 zadań. Oddział GDDKiA w Białymstoku nie otrzymał na 2018 r. środków finansowych na nowe zadania w ramach PLMN.

(akta kontroli str. 32-33, 114-126)

Analiza dokumentacji dot. 2 zadań na DK: 65 - Grajewo, od km 92+227 do km 93+608, oraz DK 19 - Zabłudów, od km 76,030 do km 76,280, nie wykazała nieprawidłowości w zakresie realizacji inwestycji i nadzoru nad ich przeprowadzeniem. W toku oględzin prac wykonanych w zakresie powyższych zadań nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 106-108)

Oddział GDDKiA nie prowadził odrębnych kontroli inwestycji zrealizowanych w ramach PLMN. Realizowane kontrole obejmowały całą sieć dróg w zarządzie Oddziału GDDKiA (roczne i pięcioletnie przeglądy okresowe dróg i obiektów inżynierskich, półroczne kontrole oznakowania, przeglądy gwarancyjne).

Nadzór nad realizacją inwestycji w ramach PLMN prowadzony był przez osoby posiadające uprawnienia budowlane i należące do właściwej Izby Inżynierów Budownictwa.

(akta kontroli str. 4-12)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK pozytywnie ocenia realizację wybranych inwestycji zrealizowanych w ramach PLMN.

OBSZAR

3. Wpływ realizacji PLMN na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Oddział GDDKiA nie prowadził dedykowanych kontroli dotyczących realizacji PLMN. Działaniami, które Oddział prowadził w zakresie sprawdzenia bezpieczeństwa dróg były kontrole brd przeprowadzane w cyklu trzyletnim.

(akta kontroli str. 5, 11-12)

Opis stanu
faktycznego

Stosownie do zarządzenia nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Oddział GDDKiA był zobowiązany do przeprowadzenia kontroli brd w terminie do końca maja każdego roku kalendarzowego – kontroli ogólnej, a kontroli szczegółowej wynikającej ze wskazań kontroli ogólnej oraz wyników klasyfikacji odcinków do końca czerwca każdego roku kalendarzowego (§ 3 pkt 1 i 2 ppkt a). Przeprowadzenie kontroli ogólnej stanowiło jednocześnie przeprowadzenie kontroli wykonywanej co najmniej raz na 6 miesięcy, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹⁴. Zarządzenie nr 28 zostało uchylone zarządzeniem nr 22 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13.07.2017 r.¹⁵ w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym wprowadzono m.in. inną częstotliwość wykonywania kontroli ogólnej (raz na 3 lata) i szczegółowej (wynikającą ze wskazań kontroli ogólnej lub klasyfikacji odcinków dróg, o której mowa w art. 24h pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, ze zm.), prowadzonej raz na 3 lata - do końca lipca danego roku kalendarzowego), jak również po wypadku, w którym zginęły co najmniej 4 osoby - § 3 pkt 1 i 2).

Po otrzymaniu klasyfikacji odcinków dróg w 2016 r. pracownicy Oddziału GDDKiA przeprowadzili kontrole szczegółowe 27 odcinków dróg, w kategorii „E” ze względu na dużą koncentrację wypadków śmiertelnych. W wyniku tych kontroli sformułowano zalecenia w zakresie poprawy brd dotyczące m.in. usunięcia drzew w poboczu, poprawy oznakowania poziomego i pionowego, naprawy pobocza, naprawy ubytków i zbudowania zatok autobusowych. Przykładowo:

- DK19 km 67,800 do 68,300 zalecenie: uzupełnić ubytki w obrębie skrzyżowania, wykonać remont pobocza, podjąć działania w celu wykonania dojazdu do zatoki autobusowej.

- DK64 km 3,900 do 4,700 zalecenie: uzupełnić ubytki nawierzchni zjazdu, usunąć martwe drzewa, wybudować zatoki i dojeżdżania do przystanków, przebudować skrzyżowanie z drogą lokalną.

- DK65 km 207,275 do 207,600 (miejsce koncentracji wypadków: odcinek drogi w okolicach łuków poziomego i pionowego) zalecenie: rozważenie zmiany oznakowania poziomego, przeniesienie zatoki autobusowej.

Zalecenia po kontrolach zostały zrealizowane, przykładowo:

- DK19 km 67,800 do 68,300 – wykonano remont nawierzchni (10.2016 r.), utwardzono pobocze (2016 r. i 2017 r.), przebudowano zatokę autobusową (12.2017 r.),

- DK65 km 207,275 do 207,600 – nie zrealizowano zaleceń, po ponownych oględzinach stwierdzono, że lokalizacja dwóch zatok znajduje się na wzniesieniu łuku wypukłego i włączenie się do ruchu z zatok nie stwarza żadnych problemów, widoczność jest dobra.

- DK64 km 3,900 do 4,700 – wykonano utrzymanie zieleni, uzupełniono ubytki (05.2017 r.), w pozostałym zakresie zaleceń nie zrealizowano. DK64 jest przewidziana do przebudowy całej drogi i została ta przebudowa zgłoszona do planów Oddziału (w 2017 r.) Nie jest możliwe wprowadzenie zmian odcinkowych, takich jak budowa zatok z uwagi na szerokość jezdni 6,0 m, dopiero po zmianie szerokości jezdni na 7 m będzie możliwe zbudowanie zatok i przebudowa skrzyżowania.

(akta kontroli str. 9, 81-99, 106, 108, 133-144)

¹⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 784.

¹⁵ Zarządzenie weszło w życie z dniem podpisania, tj. z dniem 13 lipca 2017 r.

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Oddział GDDKiA nie realizował obowiązku określonego w § 3 pkt 1 zarządzenia nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie przeprowadzał w latach 2016 i 2017 (do lipca) kontroli ogólnych brd w terminie do końca maja. Przeprowadzano natomiast co 6 miesięcy kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych stosownie do obowiązku określonego w § 12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

W odpowiedzi na pytanie kontrolera o nieprzeprowadzenie kontroli ogólnych brd określonych w zarządzeniu nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r. i w latach 2016 -2017 Z-ca Dyrektora Oddziału GDDKiA wyjaśniła m.in., że ze względu na to, że na początku roku Oddział nie posiadał jeszcze klasyfikacji odcinków dróg, kontrolę rozpoczęto z wyprzedzeniem, aby nie przekroczyć półrocznego odstępu od kontroli realizowanej wcześniej. Kontrola została sporządzona z użyciem protokołów prowadzonej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych (...) była prowadzona pod kątem oceny stanu brd identyfikacji zagrożeń i działań zaradczych. W 2017 r. Centrala GDDKiA przekazała, że pracuje nad nowym zarządzeniem w sprawie kontroli stanu brd i kontrole miały być przeprowadzane raz na trzy lata, dlatego zrealizowano standardowe kontrole realizowane raz na 6 miesięcy.

(akta kontroli str. 81-84)

NIK stwierdza, że Oddział GDDKiA nie miał możliwości wyboru rodzaju kontroli i był zobowiązany przeprowadzić kontrolę brd w latach 2016 - 2017 r. (do lipca).

2. Kontrole szczegółowe brd wykonane w 2016 r. na DK 61 przez Rejon Dróg w Augustowie zostały przeprowadzone niezgodnie z wymogami określonymi w załączniku do zarządzenia nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zespół kontrolny powinien składać się co najmniej z dwóch inspektorów, brd stosownie do punktu 3.2.2.3 cytowanego wyżej załącznika. Kontrole zostały wykonane przez jednego inspektora brd.

W odpowiedzi na pytanie kontrolera o przyczyny przeprowadzenia kontroli szczegółowych brd w 2016 r. na DK 61 przez Rejon w Augustowie niezgodnie z wymogami określonymi w załączniku do zarządzenia nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 09.06.2014 r., tj. przez jednego inspektora brd? Z-ca Dyrektora Oddziału GDDKiA wyjaśniła m.in., że kontrole zostały przeprowadzone w okresie wakacyjnym i Rejon w Augustowie nie dysponował w tym czasie odpowiednią liczbą inspektorów brd.

W ocenie NIK zadaniem kierownictwa Oddziału jest zapewnienie takiej obsady kadrowej, aby zadania były wykonywane zgodnie z uregulowaniami prawnymi.

(akta kontroli str. 9, 108, 81-99)

3. Oddział GDDKiA nie realizował obowiązku określonego w zarządzeniu nr 22 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13.07.2017 r. i dla inwestycji: przebudowa ul. Wojska Polskiego w Grajewie, uspokojenie ruchu drogowego w Grajewie (inwestycja zakończona w 2017 r.) i przejście przez Mońki (inwestycja w toku) nie przeprowadzano kontroli brd robót drogowych, o których

mowa w punkcie 3.1.5 instrukcji stanowiącej załącznik do ww. zarządzenia. Podczas gdy kontrole takie powinny być realizowane co najmniej raz w miesiącu i po każdej zmianie organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 128-131)

W odpowiedzi na pytanie kontrolera o brak kontroli brd robót drogowych, z-ca Dyrektora Oddziału GDDKiA wyjaśniła m.in., że: Oddział realizował inne kontrole a z uwagi na termin zakończenia prac w Grajewie i ich znaczne zawansowanie nie wprowadzono tego typu kontroli. W przypadku inwestycji przejście przez m. Mońki kontrolowano organizację ruchu.

NIK stwierdza, że Oddział GDDKiA był zobowiązany przeprowadzić kontrolę brd robót drogowych na tych inwestycjach.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia przygotowanie i przeprowadzenie wybranych kontroli z zakresu brd przez Oddział GDDKiA.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnioskuje o:

Wnioski

Przygotowanie i realizację kontroli stanu brd w taki sposób aby spełniały wymagania określone przez Generalnego Dyrektora DKiA.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Warszawa, 19.07.2019 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
Dyrektor
Tomasz Emiljan

Kontroler
Jarosław Floriewicz
gr. spec. kp.

podpis

podpis