



WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Ewa Polkowska

KPB.411.001.03.2016
R/16/001

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli

R/16/001 - Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Kontrolerzy

Kontrolę przeprowadzili, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli¹:

1. Janusz Sękowski - doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr KPB/6/2016 z dnia 15 kwietnia 2016 r.
2. Zbigniew Włodarczyk – główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KPB/7/2016 z dnia 15 kwietnia 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-4)

Jednostka
kontrolowana

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
00-874 Warszawa, ul. Wronia 53 (nr REGON 017511575), dalej zwana również „GDDKiA”.

Kierownik
jednostki
kontrolowanej

W okresie od dnia 4 grudnia 2015 r., Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, dalej zwanym również „Generalnym Dyrektorem”, był Jacek Bojarowicz.

W okresie od dnia 24 kwietnia do 3 grudnia 2015 r. obowiązki Generalnego Dyrektora pełnił Tomasz Rudnicki - Zastępca Generalnego Dyrektora.

Poprzednio, w okresie od 13 lutego 2014 r. do 23 kwietnia 2015 r., Generalnym Dyrektorem była Ewa Tomala-Borucka.

(dowód: akta kontroli str. 133)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli, ze względu na rozpoznawczy charakter kontroli, odstępuje od wydania ogólnej oceny organizacji i przygotowania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad warunków do prowadzenia działań ratowniczych na autostradach.

NIK stwierdziła, iż Generalny Dyrektor podejmował przewidziane przepisami działania w zakresie stworzenia warunków do sprawnego przeprowadzenia działań ratowniczych – kwestie te będą przedmiotem szczegółowego badania w toku kontroli planowej. NIK stwierdziła ponadto, że nie opracowano planów działań ratowniczych dla niektórych odcinków autostrad oraz przyjęto niższe standardy w zakresie bezpieczeństwa na autostradach wybudowanych jako płatne, na których nie są obecnie pobierane opłaty.

III. Wyniki kontroli

1. Przygotowanie infrastruktury drogowej na autostradach i drogach ekspresowych do prowadzenia działań ratowniczych.

Drogowa infrastruktura ratownicza

Stosownie do postanowień § 1 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie autostrad płatnych², autostrady A-1, A-2, A-4, A-8³ i A-18, na całej swej długości, powinny zostać wybudowane i powinny być eksploatowane (obecnie z wyjątkiem A-8) jako płatne (dalej zwane „autostradami płatnymi”). W związku z tym dotyczą ich przepisy wprowadzone

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096, ze zm.), zwana dalej „ustawą o NIK”.

² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 45).

³ Autostrada A-8 została oddana do użytku 15 lipca 2011 r. Do dnia 1 grudnia 2011 r. była formalnie objęta ww. rozporządzeniem w sprawie autostrad płatnych. Została z niego wykreślona na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 października 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 246, poz. 1465).

rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych⁴, wydanych w wykonaniu art. 2 ust. 2 ustawy o autostradach płatnych⁵.

Warunki bezpieczeństwa na autostradach płatnych wyznaczają m.in. niżej przedstawione przepisy regulujące:

- obecność na autostradzie obiektów niepożądanych: zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, autostrada to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych⁶. Pas drogowy autostrady powinien być ze względów bezpieczeństwa ogrodzony, co regulują § 4 i § 76 rozporządzenia MI;
- właściwą lokalizację obiektów i urządzeń: objekty i urządzenia umieszczone w pasie dzielącym, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, w tym słupy znaków drogowych, powinny być osłonięte barierą ochronną (§ 22 ust. 3 ww. rozporządzenia MI);
- pas awaryjny autostrady: pobocze autostrady składa się z umieszczonego przy jezdni pasa awaryjnego postoju („pasa awaryjnego”) i gruntowego pobocza. Szerokość pasa awaryjnego powinna wynosić od 2,5 do 3 m (w zależności od prędkości projektowej autostrady), z zastrzeżeniem innych przepisów rozporządzenia (§ 27 ust. 1 i 2 rozporządzenia MI);
- łączność alarmową: powinna ona zapewniać osobom znajdującym się w pasie drogowym autostrady możliwość wezwania pomocy w ciągu całej doby (§ 107 ust. 1 rozporządzenia MI), a kolumny alarmowe powinny być umieszczone w szczególności przy gruntowym poboczu autostrady po obu stronach naprzeciwko siebie, w odstępach nie większych niż 2 km (§ 107 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia MI).

Stan faktyczny

W wyniku oględzin 26 miejsc zdarzeń drogowych i przeglądu czterech odcinków autostrad A-1, A-2, A-4, A-6 i A-8 stwierdzono:

- a) na autostradzie A-2, na odcinku od węzła KONOTOPA do węzła STRYKÓW (jezdnia północna), wśród wielu znaków drogowych pięciokrotnie powtórzono znak drogowy A-18b „Zwierzęta dzikie”, rozciągając jego obowiązywanie⁷ za każdym razem na kilkanaście, a nawet ponad 20 km kilometrów, pomimo, że obowiązkowe ogrodzenie autostrady powinno skutecznie uniemożliwiać przedostawanie się zwierząt na drogę. Stwierdzono ponadto, że pas autostrady na odcinku 20 km (km od 411+465 do 431+500) w ogóle nie był ogrodzony;
- b) na autostradzie A-2, na odcinku od węzła KONOTOPA do węzła STRYKÓW, w 49 miejscach umieszczono 52 znaki drogowe, których słupy zlokalizowano pomiędzy prawą jezdnią, a barierą ochronną w pasie dzielącym autostradę, ok. 1 m od jezdni. W 20 miejscach autostrady A-1, na objętym przeglądem odcinku w. TORUŃ-POŁUDNIE - w. WŁOCLAWEK - ZACHÓD (jezdnia zachodnia), umieszczono znaki drogowe, których słupy zlokalizowano pomiędzy prawą jezdnią a środkową barierą ochronną, ok. 1 m od jezdni. Znaki drogowe, których słupy posadowiono pomiędzy jezdnią a barierą ochronną, stwierdzono również w kilku miejscach na autostradzie A-8 (np. km 13+100);
- c) na autostradzie A-4 (jezdnia południowa) był pas awaryjny od przejścia granicznego JĘDRZYCHOWICE do w. KRZYŻOWA (km od 00+000 do 51+500). Krótkie odcinki pasa awaryjnego zlokalizowano ponadto w następujących miejscach: km 62+300 do 62+600, 76+700 do 77+100, 77+900 do 78+600, 81+600 do 81+700, 93+200 do 93+500. Koniec

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116, ze zm.), tutaj zwane również „rozporządzeniem MI”.

⁵ Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 641 ze zm.).

⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.), tutaj zwana również „ustawą Prawo o ruchu drogowym”.

⁷ Długość odcinka drogi, na którym obowiązywał dany znak, określała tabliczka z liczbą kilometrów umieszczona pod znakiem.

pasa awaryjnego oznakowano znakami ostrzegawczymi i znakami ograniczenia prędkości do 110 km/h. Natomiast na odcinku od km 95+500 do km 150+000, tj. na długości 54,5 km, autostrada nie miała pasa awaryjnego. Na tym odcinku zlokalizowane były zatoki postojowe w odległościach od 300 do 1500 m od siebie, oznakowane za pomocą znaku informacyjnego⁸. Autostrada A-8 miała pasy awaryjne na całej długości;

- d) na całym odcinku autostrady A-2, o którym wyżej mowa, nie było kolumniek alarmowych, choć z wyliczenia (co 2 km) powinno ich być przynajmniej 96. Na wskazanym odcinku autostrady A-1 nie było żadnej kolumniki alarmowej, a powinno ich być przynajmniej 35. Stwierdzono ponadto, że:

- na autostradzie A-4, na odcinku od 00+000 do 49+600, znajdowały się kolumniki alarmowe o numerach od 1 do 52. Natomiast na odcinku autostrady A-4, od km 49+600 do 150+000, w ogóle nie było kolumniek alarmowych,
- praktycznie na całej długości autostrady A-8 (km 00+000 ÷ 49+600) znajdowały się kolumniki alarmowe, o numerach od 1 do 52.

(dowód: akta kontroli str. 134-141, 146-334, 335-358, 365-377)

Dyrektor Generalny, odnosząc się do ww. spraw stwierdził⁹ m.in., co następuje:

- ad. a) „Autostrada A2 na terenie województwa łódzkiego jest ogrodzona zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (...). Jednakże ogrodzenie nie w pełni eliminuje przedostawanie się zwierząt na autostradę. W szczególności dotyczy to przechodzenia zwierząt przez łącznice węzłów drogowych. Uwzględniając obserwowane zdarzenia z udziałem dzikich zwierząt, zostało wprowadzone oznakowanie ostrzegawcze. Na odcinku autostrady A2 na terenie województwa mazowieckiego, w związku z odstąpieniem Wykonawcy od realizacji budowy, nie zapewniono ciągłości wygradzeń autostrady od km 411+465 do km 431+500. W związku z powyższym, warunkiem dopuszczenia do ruchu przedmiotowego odcinka autostrady było wprowadzenie do stałej organizacji ruchu znaków ostrzegawczych A-18b.(...)”;
- ad. b) „(...) zgodnie z zapisami załącznika n 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury (...) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych¹⁰ (...), stosowanie barier ochronnych dopuszczalne jest tylko wtedy i w takich miejscach, w których przewidywane skutki wypadków będą poważniejsze niż skutki najechania na barierę. Zdaniem GDDKiA pojedyncze słupki dla znaków nie stanowią zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, a skutki najechania na barierę są poważniejsze niż przewidywane skutki uderzenia w pojedynczy słupek. W związku z powyższym, pojedyncze słupki dla znaków drogowych nie zostały osłonięte barierą ochronną (...)”;
- ad. c) „(...) Autostrada A4 na odcinku od Krzywej (węzeł w km 62+232) do Bielan Wrocławskich (węzeł w km 153+452) była remontowana na podstawie tzw. zgłoszenia robót do Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego w latach 2002-2007 (zgodnie z obowiązującymi w tamtym czasie przepisami Prawo Budowlane). Zakres możliwych do wykonania robót na tzw. zgłoszenie umożliwił dokonanie remontu nawierzchni jezdni istniejącej autostrady A4 bez możliwości dobudowy pasa awaryjnego.”;
- ad. d) „Systemy Telefonii Alarmowej stanowią jeden z elementów wchodzących w skład dostosowania autostrad do standardów autostrady płatnej, uregulowanego

⁸ Znak informacyjny dot. obiektu drogowego (podobny do znaku D-50 „Zatoka”), o którym mowa w § 1 ust. 4 rozporządzenia Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, ze zm.).

⁹ Pismo Nr BKW.SKZ.0810.3.2016.5.ut (l.dz. 449) z dnia 15 czerwca 2016 r.

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, ze zm.).

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (...). Pobór opłat od pojazdów poniżej 3,5 t, na autostradach będących w zarządzie GDDKiA realizowany jest obecnie na odcinkach A2 Konin - Stryków oraz A4 Wrocław - Katowice. Przedmiotowe odcinki wyposażone są w Systemy Telefonii Alarmowej (...). Natomiast odcinki autostrad: A1 (...), A2, A4 (...) i A18 (...), na których nie jest realizowany pobór opłat od pojazdów poniżej 3,5 t (...) nie są dostosowywane do standardów autostrady płatnej, w konsekwencji nie są wyposażone w system urządzeń łączności alarmowej (...)

(dowód: akta kontroli str. 378-383)

*Nieprawidłowości
i uwagi dotyczące
badanej działalności*

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie autostrad płatnych, autostrady powinny zostać wybudowane i być eksploatowane w standardzie autostrad płatnych. Jednakże ze względu na rozpoznawczy charakter tej kontroli Izba odstępuje od oceny przyczyn opóźnień w dostosowaniu ich do wymogów dla autostrad płatnych – kwestie te zostaną zbadane w trakcie kontroli planowej.

NIK zwraca uwagę, że bez względu na status autostrady (płatna/niepłatna) powinna ona zapewnić możliwie największy standard bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego. W szczególności, w związku ze specyfiką ruchu autostradowego, poważnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą stanowić m.in. zwierzęta.

W ocenie NIK koniecznym jest podjęcie działań dla poprawy stanu bezpieczeństwa na autostradach. Kwestie te będą przedmiotem kontroli planowej.

Plany działań ratowniczych

W odniesieniu do autostrad płatnych, ogólne warunki bezpieczeństwa określa ustawa o autostradach płatnych. Obowiązek sporządzenia planu działań ratowniczych (PDR) dla autostrad płatnych wynika z § 98 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

Stan
faktyczny

W wyniku kontroli stwierdzono, że Generalny Dyrektor uregulował sposób sporządzania planów działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzeniem Nr 27 z dnia 31 maja 2013 r.¹¹ Zgodnie z § 3 zarządzenia, za opracowanie PDR odpowiada dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji. Zgodnie z pkt. II ppkt. 2 lit. d) i f) procedury opiniowania i uzgadniania PDR, określonej w załączniku nr 1 do zarządzenia, dyrektor oddziału Generalnej Dyrekcji odpowiada za odebranie od Wykonawcy opracowanego PDR, sprawdzenie i przekazanie do uzgodnienia przez właściwych komendantów wojewódzkich PSP i Policji oraz przekazanie do zaopiniowania do wojewody¹². Procedurę kończy zatwierdzenie PDR przez dyrektora oddziału Generalnej Dyrekcji i przekazanie podmiotom określonym w § 5 ust. 5 zarządzenia¹³.

Ramowy Plan działań ratowniczych, jako wzór, został określony w załączniku Nr 2 do zarządzenia. Stosownie do postanowień § 10 zarządzenia, PDR opracowany dla potrzeb autostrady płatnej może być i był stosowny jako wzór do opracowania planów działań ratowniczych dla dróg krajowych innych niż autostrady płatne, w szczególności dla dróg ekspresowych.

Na podstawie informacji i dokumentacji przedłożonej przez Generalnego Dyrektora ustalono,

¹¹ Zarządzenie Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zmienione zarządzeniem Nr 44 z dnia 26 września 2014 r. (opublikowane na stronie internetowej GDDKiA <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2291/Rok-2014>), tutaj zwane również „zarządzeniem GDDKiA w sprawie PDR”.

¹² Wojewoda opiniuje PDR, jako organ sprawujący nadzór nad jednostkami systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne.

¹³ Zgodnie z § 5 ust. 5 zarządzenie GDDKiA w sprawie PDR, plan działań ratowniczych, sporządzony w wersji papierowej i elektronicznej, rozsyła się po 1 egzemplarzu do: właściwych komendantów wojewódzkich PSP i Policji, właściwego wojewody, Departamentu Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych centrali GDDKiA, właściwego podmiotu, z którym zawarto umowę na budowę lub eksploatację systemu poboru opłat, na drogach zarządzanych przez GDDKiA oraz do właściwej spółki, pełniącej funkcję zarządcy autostrady.

że w jego posiadaniu były plany działań ratowniczych¹⁴ dla następujących odcinków autostrad i dróg ekspresowych:

- dla autostrad zarządzanych przez GDDKiA:
planów działań ratowniczych obejmowały odcinki autostrad A-1, A-2, A-4, A-6 i A-8¹⁵ o długości 717,6 km, tj. 60% ich eksploatowanej długości (1.173,3 km¹⁶);
- dla autostrad zarządzanych przez spółki:
planów działań ratowniczych obejmowały odcinki autostrad A-1, A-2 i A-4 o długości 466,2 km, tj. 100% długości zarządzanych odcinków autostrad.

Ogółem, według stanu na dzień 20 lipca 2016 r., plany działań ratowniczych obejmowały 1.183,8 km autostrad A-1, A-2, A-4, A-6 i A-8, tj. 71% ich użytkowanej długości;

- dla dróg ekspresowych GDDKiA sporządziła plany działań ratowniczych, które obejmowały 609,1 km dróg S-3, S-6, S-7, S-8, S-14, S-22 i S-51, tj. 35% długości ich odcinków użytkowanych w dniu 20 lipca 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 450-452, 453-454 (2*CD))

Nieprawidłowości i uwagi dotyczące badanej działalności

Brak planów działań ratowniczych dla niektórych odcinków autostrad utrudnia organizację i prowadzenie na nich działań ratowniczych, a tym samym może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ich użytkowników.

Krajowy System Zarządzania Ruchem

Stan faktyczny

W 2012 r. zostało opracowane, na zlecenie GDDKiA, „Studium Wykonalności dla inwestycji »Budowa Systemu Zarządzania Ruchem na Autostradach i Drogach Ekspresowych«”¹⁷, zwane dalej „Studium”. Koszt przygotowania Studium wyniósł 150 tys. zł.

Celem opracowania Studium było przeanalizowanie możliwości i założeń jednolitego, systemu zarządzania ruchem. Zbudowanie i wdrożenie jednolitego Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) ma, z założenia, usprawnić zarządzanie ruchem, oraz wpłynąć na:

- poprawę bezpieczeństwa na drogach w Polsce,
- poprawę stanu dróg, poprzez monitoring stanu nawierzchni i wdrożenie systemu preselekcji wagowej pojazdów przeciążonych,
- skrócenie czasu podróży,
- oszczędności energetyczne, możliwe m.in. poprzez mniejsze zużycie paliwa dzięki ograniczeniu zatorów drogowych i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej.

Budowa Systemu Zarządzania Ruchem na Autostradach i Drogach Ekspresowych, zwanego dalej „Systemem”, została przewidziana na lata 2013-2016.

W toku kontroli rozpoznawczej ustalono, że z uwagi na zmiany prawa polskiego i Unii Europejskiej, pierwotny harmonogram działania w odniesieniu do KSZR uległ modyfikacji.

W styczniu 2012 r. Komisja Europejska przygotowała ostateczną wersję wytycznych projektu Easyway, które wyznaczyły tzw. podejście usługowe w zakresie wdrażania systemów ITS¹⁸ na drogach w sieci transportowej TEN-T¹⁹. W kwietniu 2012 r. została znowelizowana ustawa

¹⁴ Posiadane w dniu 26 lutego 2016 r. oraz przygotowywane do zatwierdzenia w terminie do 30 czerwca 2016 r.

¹⁵ W przedmiotowym zestawieniu uwzględniono łącznie 26,8 km Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, tj. 22,4 km autostrady A-8 (od węzła Wrocław Południe do węzła Psie Pole) oraz 4,4 km S-8 (od węzła Psie Pole do węzła Pawłowice).

¹⁶ W dniu 1 lipca 2016 r. GDDKiA oddała do użytkowania odcinek A-1 Stryków - Tuszyn (40 km), co pozwoliło na połączenie autostradami i drogami ekspresowymi Warszawy z Wrocławiem, a w dniu 20 lipca 2016 r. - odcinek A-4 Rzeszów Wschód - Jarosław Zachód (41 km), co pozwoliło na uzyskanie przejezdności przez A-4 „od granicy do granicy”(672 km).

¹⁷ Dokument pozyskany ze strony internetowej GDDKiA:

[http://www.kszr.gddkia.gov.pl/images/Opracowania/Studium_wykonalnosci_KSZR_2012.pdf]

¹⁸ Inteligentne systemy transportowe (ITS) – systemy informacyjne i komunikacyjne mające na celu świadczenie usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem oraz pozwalające na lepsze informowanie różnych użytkowników oraz zapewniające bezpieczniejsze, bardziej skoordynowane i „inteligentniejsze” korzystanie z sieci transportowych.

¹⁹ Transeuropejska sieć transportowa (ang. *Trans-European Transport Networks*, TEN-T) – program unijny dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych. Jest to część Trans-European Networks (TEN).

o drogach²⁰, pod kątem jej zgodności z postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2010/40/UE z lipca 2010 r. w sprawie wdrażania inteligentnych systemów transportowych, tzw. dyrektywy ITS²¹.

W konsekwencji powyższego, w GDDKiA zmodyfikowano formułę realizacji KSZR na usługową, zgodną z rekomendacjami europejskimi. Podjęte prace umożliwiły równoległą budowę i wdrażanie KSZR w ramach odrębnych organizacyjnie i finansowo przedsięwzięć. W trakcie kontroli ustalono, że w ramach realizacji KSZR:

- uruchomiono, dedykowaną KSZR, witrynę internetową pełniącą funkcję informacyjno-konsultacyjną oraz forum wymiany doświadczeń;
- wdrożono moduł systemu umożliwiający pozyskiwanie informacji meteorologicznej. Wykonawca dostarczył i zainstalował siedem stacji meteorologicznych, 11 urządzeń monitoringu wizyjnego, cztery znaki o zmiennej treści²², komunikację urządzeń systemu w sieci GSM i system zarządzający;
- przygotowano i uruchomiono przetarg na zaprojektowanie, wykonanie, wdrożenie i uruchomienie „Krajowego Punktu Dostępowego do Informacji o warunkach ruchu”(KPD),
- trwają prace nad „Studium Korytarzowym TEN-T »Morze Północne - Morze Bałtyckie (Wschód-Zachód)«” oraz „Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T Etap I”.

(dowód: akta kontroli str. 5-7, 9-13)

Kwestia realizacji kolejnych przedsięwzięć na rzecz zbudowania KSZR oraz perspektyw jego wdrożenia będzie przedmiotem kontroli planowej.

Przedsięwzięcia dotyczące zdarzeń i miejsc niebezpiecznych na drogach

Stan
faktyczny

W informacji przedłożonej do NIK²³, Generalny Dyrektor przedstawił m.in. zakres swojej współpracy z Policją w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Została ona uregulowana w porozumieniu, jakie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zawarł z Komendantem Głównym Policji w dniu 21 listopada 2003 r.²⁴ Dotyczyło ono w szczególności: podejmowania działań zapobiegających powstawaniu zdarzeń drogowych, identyfikacji miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach, likwidacji przyczyn wypadków drogowych w miejscach szczególnie niebezpiecznych oraz prowadzenia wspólnych kontroli stanu technicznego dróg, oznakowania poziomego i pionowego, sygnalizacji świetlnej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz miejsc szczególnie niebezpiecznych.

Stopień realizacji opisanych wyżej działań zweryfikowano w toku kontroli rozpoznawczej, w oparciu o dokumenty przedłożone przez GDDKiA. Dane o wypadkach drogowych pochodzące z policyjnej bazy danych SEWIK wykorzystywane były przez GDDKiA do prowadzenia analiz pozwalających na identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W oparciu o te dane, po ich dodatkowej weryfikacji w GDDKiA, przeprowadzano klasyfikację odcinków dróg krajowych ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. W wyniku ww. klasyfikacji typowano odcinki niebezpieczne, które kwalifikowano do odpowiednich klas ryzyka. Na wytypowanych, najbardziej niebezpiecznych odcinkach dróg przeprowadzano szczegółowe kontrole, których celem była identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego na badanym odcinku, a następnie wskazanie działań ograniczających lub eliminujących te zagrożenia.

(dowód: akta kontroli str. 8-20, 21-131)

²⁰ Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 472).

²¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz. Urz. UE L 207 z 06.08.2010, str. 1).

²² Znaki pozwalające na bieżące informowanie kierowców o sytuacji na drodze oraz ostrzeganie przed zagrożeniami.

²³ Pismo Generalnego Dyrektora DKiA nr BKW.SKZ.0810.3.2016.1 (L.dz. 184) z dnia 26 lutego 2016 r.

²⁴ Porozumienie Komendanta Głównego Policji i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego opublikowane w 2003 r. w Dz. Urz. KGP Nr 21 pod poz. 124.

NIK zwraca uwagę, że stałe monitorowanie stanu bezpieczeństwa na drogach, w tym identyfikacja miejsc szczególnie niebezpiecznych, pozwala na podejmowanie konkretnych działań poprawiających bezpieczeństwo użytkowników dróg, np. poprzez przebudowę drogi bądź zmianę organizacji ruchu. Wykorzystywanie przedstawionych wyżej analiz sporządzanych przez GDDKiA, w tym przez zarządców dróg i Policję będzie przedmiotem kontroli planowej.

Pomieszczenia dla służb ratowniczych i ich wykorzystanie

Stan
faktyczny

Stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, na autostradach należało zapewnić, w zależności od potrzeb, pomieszczenia m.in. dla Policji i służb ratowniczych. Pomieszczenia takie powinny się znajdować w budynkach Obwodu Utrzymania Autostrady (§ 82 ust. 4 rozporządzenia MI) bądź na terenie zaplecza administracyjno-kontrolnego Miejsca Poboru Opłat (§ 69).

Jednostki terenowe GDDKiA przygotowały dla Policji, służb medycznych i jednostek krsq pomieszczenia w 18 obiektach, z czego: cztery pomieszczenia przy autostradzie A-1, pięć - przy autostradzie A-2, siedem - przy autostradzie A-4 i po jednym - przy autostradzie A-8 i drodze ekspresowej S-61.

Z wyżej przedstawionych obiektów, tylko dwa pomieszczenia zostały przyjęte i są wykorzystywane przez Policję: przy autostradzie A-1 w Gliwicach, w grudniu 2012 r. zlokalizowano Komisariat Autostradowy Policji podległy KWP w Katowicach; przy A-2 w Strykowie zlokalizowano Wydział Ruchu Drogowego KWP w Łodzi.

Kwestia nieprzyjęcia i niewykorzystywania dedykowanych im obiektów przez Policję i służby ratownicze będzie przedmiotem kontroli planowej.

Ocena cząstkowa

Przygotowanie infrastruktury drogowej na autostradach i drogach ekspresowych do prowadzenia działań ratowniczych będzie przedmiotem kontroli planowej NIK, jednakże NIK zwraca uwagę, że budowane i eksploatowane w Polsce autostrady powinny zapewniać najwyższy standard bezpieczeństwa, który nie powinien być uzależniony od kwestii odpłatności za przejazd.

Brak planów działań ratowniczych na niektórych odcinkach autostrad, może mieć negatywny wpływ na skuteczność akcji ratowniczej w razie zaistnienia wypadku. Pozytywnie należy natomiast ocenić podjęcie działań w celu sporządzenia, pomimo braku obowiązku prawnego, planów działań ratowniczych dla dróg ekspresowych.

2. System monitorowania stanu ratowniczej infrastruktury drogowej

Stan
faktyczny

System weryfikacji właściwego wyposażenia autostrad w ratowniczą infrastrukturę drogową realizowany jest na etapach:

- projektowania - weryfikacji prawidłowego wyposażenia autostrady, w przedstawionym projekcie, dokonuje inwestor przy wsparciu Państwowej Straży Pożarnej i Policji, których komendanci, właścivi terenowo, opiniują projekt;
- odbioru inwestycji - odbioru dokonuje inwestor oraz właściwy terenowo komendant PSP;
- utrzymania i eksploatacji - poprzez objazdy dróg dokonywane przez zarządcę oraz służby wykonawcy realizującego zadania na podstawie zlecenia, kontrole poprawności wykonywania objazdów, przeglądy okresowe (roczne i 5 letnie) wynikające z Prawa budowlanego, ćwiczenia ratownicze, opiniowanie przez właścivych terenowo komendantów PSP i Policji projektów Planów działań ratowniczych.

System bieżącego monitorowania stanu infrastruktury ratowniczej obejmuje:

- objazdy dróg (dziennie i nocne) dokonywane przez zarządcę oraz służby Wykonawcy realizującego działania na podstawie zlecenia,
- kontrole poprawności wykonywania objazdów oraz przeglądy okresowe (roczne i 5 letnie) wynikające z ustawy Prawo budowlane,

- ćwiczenia ratownicze,
- sygnały od Policji i innych użytkowników drogi.

(dowód: akta kontroli str. 13 - 15)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia stworzenie ww. zasad monitorowania stanu ratowniczej infrastruktury drogowej na autostradach. Funkcjonowanie tego systemu będzie przedmiotem badań w toku kontroli planowej.

3. Zasady przywracania miejsca zdarzenia drogowego do normalnej eksploatacji (przejezdności drogi) wdrożone i obowiązujące w jednostkach organizacyjnych GDDKiA.

Przywrócenie miejsca zdarzenia drogowego do normalnej eksploatacji (przejezdności) na autostradach i drogach ekspresowych realizowane jest przez służby odpowiedzialne za utrzymanie drogi (Wykonawca). W ramach realizacji umowy Wykonawca ma obowiązek stałej współpracy ze służbami ratowniczymi, pomocy w zabezpieczaniu skutków wypadków i kolizji, zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego do czasu odholowania pojazdu pozostającego na drodze. Wykonawca ma ponadto obowiązek likwidacji zagrożeń powstałych na drodze, np. uprzątnięcia pozostałości po zdarzeniach z drogi oraz naprawę zniszczonych elementów infrastruktury drogowej.

Stan faktyczny

W trakcie kontroli stwierdzono, że służby utrzymaniowe były wyposażone w sprzęt i materiały pozwalające na przywrócenie miejsca zdarzenia do normalnej eksploatacji (przejezdności) m.in. takie jak:

- pojazdy patrolowe z niezbędnymi narzędziami,
- brygady robocze,
- schematy i procedury zmiany organizacji ruchu wraz z elementami tej organizacji, w tym komplety znaków awaryjnych, przyczepy sygnalizacyjne, zapory drogowe.

Zasady przywracania przejezdności miejsc zdarzeń drogowych były zawarte planach działań ratowniczych opracowywanych dla autostrad i dróg ekspresowych.

Zgodnie z przyjętą procedurą służby zarządcy drogi, po zakończeniu działań ratowniczych i przejęciu terenu działań od kierującego działaniami ratowniczymi (KDR), miały obowiązek zidentyfikować i bezzwłocznie usunąć z pasów ruchu lub pobocza wszelkie przeszkody (przedmioty) mogące stanowić zagrożenie dla użytkowników drogi.

(dowód: akta kontroli str. 15-16)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia określenie zasad przywracania miejsca zdarzenia drogowego do normalnej eksploatacji i współpracy z kierującym działaniami ratowniczymi (KDR). Realizacja tych zasad, w odniesieniu do rzeczywistych działań ratowniczych, będzie przedmiotem badań w toku kontroli planowej.

4. System pomocy dla osób dotkniętych konsekwencjami zdarzeń drogowych, w szczególności uwięzionych w korkach i zatorach drogowych.

Sposób ustalania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa został uregulowany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury²⁵.

Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia, w przypadku powzięcia informacji o wystąpieniu zdarzenia lub zatoru drogowego Generalny Dyrektor analizuje i dokumentuje w szczególności, czy:

- 1) wystąpiło zdarzenie albo zator drogowy;
- 2) na skutek zdarzenia doszło do powstania zatoru drogowego;

²⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 lipca 2015 r. w sprawie sposobu ustalania wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1063).

- 3) tendencja tworzenia zatoru drogowego jest rosnąca czy malejąca;
- 4) istnieje możliwość zastosowania innych środków niż odstąpienie od poboru opłat.

Stosownie do postanowień § 4 ust. 1 rozporządzenia, Generalny Dyrektor niezwłocznie przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o stwierdzeniu wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa. Zgodnie z § 4 ust. 2 rozporządzenia, Generalny Dyrektor, we wskazanych w przepisie terminach, przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu półroczne sprawozdania nt. przeprowadzonych analiz, o których wyżej mowa oraz o działaniach podjętych zgodnie z art. 37a ust. 4a ustawy o autostradach płatnych. Obowiązek ten dotyczy podjętych działań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w przypadku zwiększenia natężenia ruchu drogowego oraz przypadków zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wystąpienia zdarzenia zmniejszającego stopień tego bezpieczeństwa, w których to przypadkach zarządca drogi mógł odstąpić od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem.

Realizację uprawnień do odstąpienia od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem, wynikającego z art. 37a ust. 4a, zdanie drugie, ustawy o autostradach płatnych, Generalny Dyrektor uregulował zarządzeniem Nr 47 z dnia 17 lipca 2015 r.²⁶ wprowadzającym „Procedurę odstąpienia i przywrócenia poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem”.

Stan
faktyczny

W przedłożonych wyjaśnieniach, Generalny Dyrektor napisał m.in., że *„Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, udzielanie pomocy osobom dotkniętym konsekwencjami zdarzeń drogowych nie należy do kompetencji GDDKiA. Jednocześnie należy wskazać, że w GDDKiA funkcjonuje system zbierania i informowania o sytuacji na zarządzanej sieci dróg, realizowany przez Punkty Informacji Drogowej Centrali i oddziałów GDDKiA”*.

Generalny Dyrektor poinformował ponadto, że oddziały GDDKiA, w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników dróg, podejmują m.in. następujące czynności:

- informowanie o stanie bieżących utrudnień na drogach,
- wyprzedzające informowanie o utrudnieniach poprzez komunikaty wyświetlane na tablicach o zmiennej treści bądź emitowane przez lokalne media,
- informowanie o skutkach zdarzeń drogowych i wyznaczonych objazdach,
- informowanie o przewidywanym czasie zakończenia utrudnień.

Według informacji Generalnego Dyrektora *„Działania służb liniowych/patrolu drogowych firm zewnętrznych, realizujących zadania na rzecz oddziałów GDDKiA, podejmowane w związku z zaistnieniem długotrwałych zatorów drogowych, spowodowanych zdarzeniami drogowymi, z przyczyn niezależnych od zarządcy drogi, zmierzają do zapewnienia przedstawicielom lokalnych władz samorządu terytorialnego, sprawniejszego i szybszego dojazdu do podróży na zablokowanych odcinkach dróg (poprzez wjazdy awaryjne, drogi technologiczne itp.), w celu dostarczenia im środków pomocy doraźnej, takich jak napoje, koce itp.”*.

(dowód: akta kontroli str. 5-7, 16-18, 384-385, 386-397)

W dniu 1 czerwca 2016 r. o godz. 03:25, w okolicach Opola, samochód ciężarowy zjechał z południowej jezdni autostrady A-4 (kierunek Katowice, km 224+000) do rowu i rozbił się o podporę bramownicy, stanowiącej konstrukcję nośną dla dwóch elektronicznych tablic informacyjnych o zmiennej treści, niszcząc ją. Autostrada została zamknięta na obu pasach.

W dniu 1 czerwca, około południa, kontrolerzy NIK realizujący harmonogram kontroli, jadąc północną jezdnią A-4 w kierunku Opola i zatoru, dokumentowali komunikaty ukazujące się na

²⁶ Zarządzenie Nr 47 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 lipca 2015 r. w sprawie procedury odstąpienia od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem (opublikowane na stronie internetowej GDDKiA <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2663/Rok-2015>).

elektronicznych tablicach nad jezdnią oraz - po dojechaniu do zatoru - przebieg zdarzenia. Przejechanie 6,2 km odcinka autostrady zabrało 2 godz. 45 minut. Pobór opłat został przerwany o godz. 14:35, tj. dopiero po 11 godz. 10 min. od zdarzenia. Autostrada została udrożniona, a pobór opłat przywrócony o 17:35, tj. po 14 godzinach od zdarzenia.

Przez cały czas trwania zdarzenia:

- komunikaty na tablicach nie były rzetelne i na tyle wczesne, by nie dopuścić do zatoru,
- nie uruchomiono przejazdów awaryjnych,
- osoby unieruchomione w zatorze nie miały informacji o długości zatoru ani o przypuszczalnym terminie jego rozładowania,
- temperatura powietrza wynosiła ponad 30°C,
- w pobliżu SPO Dąbrówka, na wjeździe na DK 45, nie zmieniono organizacji ruchu, co ułatwiłoby zjazd z autostrady,
- w obszarze zatoru nie pojawił się nikt reprezentujący zarządcę drogi bądź inną służbę (np. Policję), w celu udzielenia informacji bądź wsparcia osób unieruchomionych w zatorze.

W przedłożonych wyjaśnieniach Generalny Dyrektor przedstawił i udokumentował przebieg zdarzenia i podejmowane działania oraz stwierdził m.in., że po zaprzestaniu poboru opłat i wprowadzeniu policyjnej regulacji ruchu na zjeździe z A-4 na DK 45 „... *ruch zjazdowy z autostrady został upłynniony, jednak spowodowało to drastyczne zwiększenie zatorów w mieście Opolu, ponieważ ograniczona przepustowość bramek na Stacji Poboru Opłat stanowiła do tej pory barierę dla zwiększania zatoru w Opolu. Z tego względu zarządca autostrady nie uznawał decyzji o zaniechaniu poboru opłat na zjeździe z węzła »Opole Południe« za rozwiązanie problemu, ze względu na niewydolność układu dróg miejskich w Opolu, obciążonych dodatkowo ruchem na poziomie 17.000-20.000 ŚDR*”.

(dowód: akta kontroli str. 384-385, 400-449)

Ocena cząstkowa

W ocenie NIK stworzenie sprawnego systemu pomocy dla osób dotkniętych konsekwencjami zdarzeń drogowych stanowi obowiązek organów państwa. W tym kontekście pozytywnie należy ocenić określenie przez Generalnego Dyrektora procedury odstąpienia od poboru opłat. Ze względu na rozpoznawczy charakter kontroli NIK odstępuje od oceny prawidłowości i skuteczności funkcjonowania ww. systemu, w tym współdziałania podmiotów realizujących zadania w jego ramach. Kwestie te, w tym działania związane z zatorami drogowymi powstałymi na autostradzie A4 k. Opola będą przedmiotem kontroli planowej.

Stan
faktyczny

5. Ćwiczenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

W celu sprawdzenia stopnia przygotowania służb ratowniczych do działań, prowadzą one stosowne ćwiczenia.

Największe z ćwiczeń, przeprowadzonych na autostradach i drogach ekspresowych, w okresie objętym kontrolą, odbyły się:

- 1) 16 czerwca 2015 r. przeprowadzono ćwiczenie działań ratowniczych na wyłączonym z ruchu, przygranicznym odcinku autostrady A-4 w Korczowej. Tematem ćwiczenia było sprawdzenie działania służb podczas wypadku masowego. W ćwiczeniu wzięły udział jednostki PSP, Policji, pogotowia ratunkowego i służby drogowe z Oddziału GDDKiA w Rzeszowie;
- 2) 18 czerwca 2015 r. Komenda Miejska PSP w Olsztynie zorganizowała ćwiczenie działań ratowniczych na drodze ekspresowej S-51, pomiędzy węzłami Olsztynek Wschód - Olsztynek Zachód. Tematem ćwiczenia było przetestowanie sprawności działania i współdziałania służb podczas wypadku w sytuacji obecności na miejscu zdarzenia substancji niebezpiecznych. W ćwiczeniu wzięły udział jednostki PSP, w tym jednostki ratownictwa chemicznego, Policji, pogotowia ratunkowego i służby drogowe z Oddziału GDDKiA w Olsztynie;

- 3) 15 listopada 2015 r. KP PSP w Tczewie i KW PSP w Gdańsku zorganizowały ćwiczenie działań ratowniczych na drodze krajowej DK-91 w Tczewie. Tematem ćwiczenia było przetestowanie działania służb podczas wypadku masowego. W ćwiczeniu wzięły udział jednostki PSP, Policji, pogotowia ratunkowego oraz Oddziału GDDKiA w Gdańsku;
- 4) 3 grudnia 2015 r. Oddział GDDKiA w Katowicach zorganizował ćwiczenie działań ratowniczych w rejonie tunelu drogowego w Lalikach, w ciągu drogi ekspresowej S-69. Tematem ćwiczeń, o charakterze dowódczo-sztabowym, było zderzenie w tunelu dwóch autokarów, w których podróżowało łącznie 80 osób, a wynikiem zderzenia było 5 ofiar śmiertelnych i 15 ciężko rannych. W ćwiczeniu wzięły udział jednostki PSP, Policji, pogotowia ratunkowego i Oddziału GDDKiA w Katowicach;
- 5) 22 czerwca 2016 r. przeprowadzono ćwiczenie działań ratowniczych na drodze S-3 w okolicach Gorzowa Wlkp. Tematem ćwiczenia było zderzenie kilku pojazdów, w tym autobusu z dziećmi i ciężarówką, wskutek czego kilka osób straciło życie, a kilkanaście odniosło rany. W ćwiczeniu wzięły udział jednostki PSP, Policji, pogotowia ratunkowego i Oddziału GDDKiA w Zielonej Górze.

(dowód: pismo GDDKiA do NIK z 26 lutego 2016 r.)

Ocena cząstkowa

NIK pozytywnie ocenia organizację ćwiczeń działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych oraz ich zróżnicowanie. Ćwiczenia przeprowadzone na obszarze jednostek objętych kontrolą planową będą przedmiotem badań w jej toku.

6. Implementacja doświadczeń innych krajów w zakresie przygotowania infrastruktury i systemu ratownictwa drogowego na autostradach i drogach ekspresowych.

Stan
faktyczny

Ustalono, że GDDKiA korzystała z doświadczeń zagranicznych w zakresie zarządzania autostradami i drogami ekspresowymi oraz budowy i funkcjonowania systemu ratownictwa na tych drogach. Do najczęstszych form tej współpracy należały:

- wizyty techniczne pracowników GDDKiA w administracjach drogowych innych państw, w tym w Highways Agency (odpowiednik GDDKiA w Wielkiej Brytanii), ASINAG (Austria), Rijkswaterstad (Holandia) i Transport for London (Wielka Brytania), których przedmiotem były zagadnienia dotyczące ITS, KSZR i bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- udział pracowników GDDKiA w pracach nad Studium Korytarzowym TEN-T „Morze Północne - Morze Bałtyckie (Wschód-Zachód)”, w ramach międzynarodowego przedsięwzięcia EU ITS Platform;
- udział pracowników GDDKiA w projektach Crocodile 1 i 2, realizowanych przez międzynarodowe konsorcjum, w tym przez Polskę, i finansowane z funduszu TEN-T;
- korzystanie na bieżąco z rozwiązań udostępnianych przez organizacje międzynarodowe, których GDDKiA jest członkiem, jak np. ERTICO²⁷, CEDR²⁸ i PIARC²⁹.

Według informacji Generalnego Dyrektora, doświadczenia niemieckie i amerykańskie zostały wykorzystane do stworzenia oznakowania eksperymentalnego dróg, węzłów i wyjazdów, zasad zabezpieczania robót w pasie drogowym (schematy tymczasowych organizacji ruchu), doświadczenia brytyjskie i holenderskie zostały wykorzystane do stworzenia dedykowanej GDDKiA strukturze KSZR, natomiast doświadczenia europejskie

²⁷ ERTICO (ang. European Road Transport Telematics Implementation Co-ordination Organisation) Europejska Organizacja Koordynująca Wdrażanie Telematyki Transportu Drogowego. Celem ERTICO jest podejmowanie wszelkich inicjatyw służących upowszechnianiu w Europie systemów inteligentnego transportu, umożliwiających wzajemną komunikację pomiędzy pojazdami oraz infrastrukturą drogową.

²⁸ CEDR (ang. Conference of European Directors of Road) - Konferencja Europejskich Dyrektorów Dróg. CEDR zajmuje się wszystkimi aspektami rozwoju transportu drogowego. Opracowuje wspólną dla centralnych administracji drogowych w Europie politykę rozwoju transportu drogowego i ściśle współpracuje z Komisją Europejską.

²⁹ PIARC - Światowe Stowarzyszenie Drogowe. PIARC jest stowarzyszeniem, umożliwiającym swoim partnerom – zarówno sektora państwowego jak i prywatnego – wymianę wiedzy, doświadczeń oraz wizji rozwoju we wszelkich aspektach drogowictwa w ramach istniejących grup roboczych.

(Mare Nostrum) wykorzystano przy konstruowaniu znaków i tablic o zmiennej treści.
(dowód: akta kontroli str. 18-19)

Ocena cząstkowa

NIK ocenia pozytywnie wykorzystywanie przez GDDKiA doświadczeń innych krajów w zakresie przygotowania infrastruktury i systemu ratownictwa drogowego na autostradach i drogach ekspresowych.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski
pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, działając na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, Najwyższa Izba Kontroli, wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach wybudowanych jako płatne, na których obecnie nie są pobierane opłaty.
2. Pilne opracowanie brakujących planów działań ratowniczych dla autostrad.

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 Najwyższej Izbie Kontroli, 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 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby 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, dnia 14 września 2016 r.

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Ewa Polkowska

.....
podpis

