



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Łodzi

LLO.410.015.04.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Łodzi
ul. Kilińskiego 210, 90-980 Łódź
T +48 42 239 32 00, F +48 42 239 32 90
llo@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Łodzi
Kontroler	Kontrolę przeprowadziła, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Agnieszka Tomalska, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LLO/58/2016 z dnia 23 sierpnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi, ul. Irysowa 2, 91-857 Łódź, nr statystyczny REGON 017511575-00154 (zwana dalej „Oddziałem”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Obowiązki Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi od dnia 19 lutego 2016 r. pełni Pan Maciej Tomaszewski. W okresie od 1 grudnia 2011 r. do 19 lutego 2016 r., Dyrektorem Oddziału była Pani Iwona Zatorska-Sytek. (dowód: akta kontroli str. 5-7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², realizację przez Dyrektora Oddziału zadań na rzecz organizacji i przygotowania do prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

Funkcjonujące w badanym okresie³ w Oddziale zasady organizacji i prowadzenia działań ratowniczych były spójne i pozwalały na sprawne prowadzenie akcji zarządzanych przez Oddział na drogach ekspresowych i na części autostrad. Działania prowadzone przez Oddział były stosowne do obowiązujących procedur. Prawidłowo zorganizowano współpracę z podmiotami ratowniczymi w zakresie prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych, a także monitoring stanu infrastruktury ratowniczej. Na uwagę zasługuje zwłaszcza sposób zorganizowania Centrum Zarządzania Ruchem z siedzibą w Strykowie, którego wyposażenie pozwalało na całodobowy monitoring płatnego odcinka autostrady A2, od węzła Konin Zachód do węzła Stryków. Ponadto, wraz z funkcjonującym całodobowo Punktem Informacji Drogowej, Centrum przyjmowało zgłoszenia telefoniczne dotyczące innych dróg, w tym odcinka autostrady A2 od węzła Stryków do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego oraz odcinka autostrady A1 od węzła Kutno Północ do węzła Łódź Północ.

Utrzymanie przejezdności dróg oraz zabezpieczenie i przywrócenie miejsca zdarzenia drogowego do normalnej eksploatacji (przejezdności) realizowane było przez służby utrzymania lub pracowników Rejonów. Ich wyposażenie i wyszkolenie

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677).

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Obejmującym okres od 1 stycznia 2015 r. do 30 czerwca 2016 r.

– w ocenie NIK – pozwalało na skuteczne prowadzenie większości działań ratowniczych. Dodatkowo, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych był przedmiotem audytów, kontroli oraz bieżących objazdów. Stosowane w Oddziale rozwiązania umożliwiały sprawną wymianę informacji i koordynację działań pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze. Ponadto, na płatnym odcinku autostrady A2 funkcjonował system łączności alarmowej, a pozostałe odcinki zostaną nią objęte w wyniku realizacji przez Centralę GDDKiA projektu „Krajowy System Zarządzania Ruchem”.

W ocenie NIK, podejmowane przez Oddział działania w celu informowania użytkowników dróg ekspresowych i autostrad o utrudnieniach w ruchu były wystarczające

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- opracowania (po raz pierwszy) Planu Działania Ratowniczych (PDR) dla funkcjonującej od 1989 r. A1 na odcinku od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb. dopiero w 2016 r.,
- podjęcia działań w celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników tej drogi dopiero w trakcie kontroli NIK, pomimo niespełnienia przez nią wymogów w zakresie infrastruktury ratowniczej,
- opóźnienia w zaktualizowaniu i zatwierdzeniu PDR dla pozostałych odcinków autostrad,
- nierzetelnego odnotowywania niektórych danych w dokumentacji ze zdarzeń drogowych,
- niewystarczającego przygotowania służb drogowych Rejonów do usuwania skutków zdarzeń drogowych w wyniku braku wyposażenia w środek do neutralizacji substancji chemicznych – sorbent (z uwagi na trwający spór kompetencyjny w zakresie podmiotu właściwego do usunięcia wycieków środków chemicznych z powierzchni drogi, powstałych na skutek zdarzeń drogowych).

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Warunki bezpieczeństwa oraz przygotowanie warunków do prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Wg stanu na dzień 1 stycznia 2015 r. Oddział sprawował zarząd nad oddanymi do ruchu:

- dwiema autostradami o łącznej długości 177,375 km, tj.:
 - A1 na odcinkach: od węzła Kutno Północ do węzła Łódź Północ⁴ oraz od węzła Tuszyn do Piotrkowa Trybunalskiego⁵ (łącznie 69,054 km),
 - A2 na odcinkach: od granicy województw wielkopolskiego i łódzkiego do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego⁶ (łącznie 108,321 km),
- dwiema drogami ekspresowymi o łącznej długości 217,795 km, tj.:

⁴ Od km 244+300 do km 295+850, w związku ze zmianami nazewnictwa poszczególnych węzłów, dla potrzeb niniejszej kontroli stosuje się nazewnictwo obowiązujące w okresie jej prowadzenia.

⁵ Od km 382+333 do km 399+837.

⁶ Od km 303+145 do km 411+466 (w tym odcinek płatny od węzła Konin do węzła Stryków, tj. od km 303+145 do km 362+700) i odcinek od węzła Stryków do granicy województwa, tj. od km 362+700 do km 411+466).

- S8 na odcinkach: od granicy województw wielkopolskiego i łódzkiego do węzła Rzgów (120,300 km) oraz od węzła Piotrków Tryb. i Zachód do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego⁷ (84,033 km),
- S14 od węzła Łódź-Lublinek (bez węzła) do węzła Róża⁸ (13,462 km).

W wyniku dokonanej w kwietniu 2015 r. zmiany obszarów działania Oddziałów w Łodzi i Poznaniu, wykonywanie zadań zarządcy drogi na odcinku od granicy województw wielkopolskiego i łódzkiego do węzła Wieluń (21,6 km⁹), powierzono Oddziałowi w Poznaniu. Ponadto, w dniu 1 lipca 2016 r. oddano do użytku odcinek A1 od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn¹⁰ (40,438 km) wraz z fragmentem S8 od węzła Rzgów do węzła Łódź Południe (5,151 km). Po uwzględnieniu obu zmian, Oddział zarządzał autostradami o łącznej długości 215,957 km i drogami ekspresowymi o łącznej długości 201,337 km.

(dowód: akta kontroli str. 22-38)

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie warunków do prowadzenia działań ratowniczych

Opis stanu faktycznego

Osoby funkcyjne i komórki organizacyjne Oddziału odpowiedzialne za organizację systemu i ustanowienie procedur dotyczących prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

1.1.1. Zapewnienie właściwej realizacji przedsięwzięć dotyczących zasad i organizacji działań ratowniczych na zarządzanej sieci dróg, stanowiło obowiązek Dyrektora Oddziału¹¹, a koordynacja przedsięwzięć dotyczących zabezpieczenia prowadzenia działań ratowniczych przypisana została do zadań Stanowiska ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych.

W 2015 r. Dyrektor Oddziału powołał 10-osobowy Zespół, który zobowiązał do opracowania i aktualizacji planów działań ratowniczych (dalej „PDR”) dla wszystkich odcinków dróg krajowych zarządzanych przez Oddział¹².

Za przeprowadzanie ocen i audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) oraz planowanie i monitorowanie zadań w zakresie brd odpowiadał Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem (BRDiZR)¹³, wyodrębniony w pionie nadzorowanym przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami. Zastępca Naczelnika tego wydziału sprawował nadzór nad Centrum Zarządzania Ruchem oraz, wraz z Naczelnikiem Wydziału, odpowiedzialny był za analizę stanu brd na drogach krajowych i zgłaszanie wniosków dla zadań naprawczych.

Za zapewnienie prawidłowego stanu technicznego podległej sieci drogowej odpowiedzialni byli kierownicy Rejonów. Sprawowali oni nadzór nad dokonywaniem objazdów na odcinkach dróg administrowanych przez Rejon, m.in. w celu oceny stanu dróg, zobowiązani byli w szczególności do bieżącego eliminowania wszelkich zagrożeń na drodze oraz prowadzili współpracę z innymi jednostkami (w tym Policją) w zakresie likwidacji zagrożeń brd.

⁷ Odpowiednio od km 107+287 do km 227+587 i od km 324+772 do km 408+805.

⁸ Od km 67+233 do km 80+695.

⁹ Od km 107+287 do km 128+896.

¹⁰ Od km 295+850 do km 335+938.

¹¹ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Oddziału wprowadzonym Zarządzeniem nr 2 Dyrektora Oddziału z dnia 28 kwietnia 2015 r. z mocą obowiązującą od 1 stycznia 2015 r.

¹² W skład Zespołu, pod przewodnictwem Zastępcy Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami, weszli pracownicy siedmiu wydziałów (w tym Wydziału BRDiZR, Wydziału Dróg i Sieci Drogowej, których pracownicy byli zobowiązani za realizację większości zadań służących opracowaniu planów - komórka wykonująca zadanie) i Rejonu w Piotrkowie Tryb., a koordynatorem Zespołu był pracownik Stanowiska ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych.

¹³ Liczący w badanym okresie 13 osób.

Zadania dotyczące m.in. kontroli, analizy i oceny stanu dróg, prowadzenia informacji o stanie przejezdności dróg oraz monitorowania i realizacji zadań związanych z utrzymaniem dróg, przypisano do zadań Wydziału Dróg i Sieci Drogowej.

(dowód: akta kontroli str. 39-72, 74-78, 91-92, 98-121, 891-915, 1781-1797)

Organizacja i zadania podmiotów (komórek organizacyjnych) w Oddziale uczestniczących w działaniach ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

1.1.2. W działaniach ratowniczych prowadzonych na autostradach i drogach ekspresowych zarządzanych przez Oddział uczestniczyli:

- służby liniowe Oddziału¹⁴ i firm utrzymaniowych, wspomagające działania w zakresie zabezpieczenia miejsc zdarzenia oraz uszkodzonej infrastruktury, monitorujące sytuację na drogach, przekazujące informacje o utrudnieniach i postępie czynności podjętych w celu przywrócenia drogi do ruchu,
- dyżurni Centrum Zarządzania Ruchem oraz Punktu Informacji Drogowej (PID), uczestniczący w powiadamianiu służb o zdarzeniach, wprowadzający zmienną organizację ruchu i monitorujący sytuację na drodze. Informacje o zdarzeniu mogły również przyjąć i przekazać służby wykonawców utrzymania, patrolujące drogi,
- Wydział Dróg i Sieci Drogowej oraz Rejony – organizujące i nadzorujące pracę służb utrzymaniowych oraz PID,
- Stanowisko ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych – wspomagające działania poprzez wymianę informacji ze służbami kryzysowymi Wojewody, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (PSP),
- rzecznik prasowy Oddziału – odpowiedzialny za przekazywanie komunikatów do mediów, udostępnianie użytkownikom dróg informacji związanej z utrudnieniami oraz wytyczonymi objazdami miejsc, w których doszło do zdarzeń drogowych.

Przywrócenie przejezdności realizowane było (za wyjątkiem A1 na odcinku Tuszyn - Piotrków Tryb.) przez służby utrzymania. Do ich obowiązków należała współpraca ze służbami ratowniczymi, pomoc w zabezpieczeniu skutków wypadków i kolizji oraz likwidacja powstałych zagrożeń. Odcinek Tuszyn - Piotrków Tryb. - ze względu na swój stan techniczny¹⁵ - utrzymywany był w systemie „mieszanym”. Większość prac utrzymaniowych wykonywali pracownicy Rejonu, a część z nich¹⁶ zlecana była wykonawcom.

Aby wspomóc działanie służb liniowych i ratowniczych, w II połowie 2016 r. Oddział wyłonił wykonawcę utrzymania czystości pasa drogowego i zlecił mu utworzenie grupy interwencyjnej, zobowiązanej do zabezpieczania miejsca zdarzeń i współpracy ze służbami ratowniczymi.

(dowód: akta kontroli str. 39-117, 142, 712-715, 834-838, 891-915, 945, 1548-1577, 1993-2005)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1.2. Ustanowienie zasad i organizacji działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Plany działań ratowniczych dla autostrad

¹⁴ W skład służby liniowej wchodził pracownicy Rejonów, na których terenie znajdują się autostrady i drogi ekspresowe. Były to: Obwód Utrzymania Autostrady w Strykowie (liczący 5 pracowników), Obwód Utrzymania Drogi Ekspresowej w Złoczewie (2 pracowników) oraz 13 Obwodów Drogowych, liczących od 2 do 6 pracowników.

¹⁵ Jezdnia główna oraz drogowe obiekty inżynierskie na tym odcinku wymagały remontów.

¹⁶ M.in. bieżące utrzymanie dróg i mostów w zakresie czystości pasa drogowego i zieleni przydrożnej, zimowe utrzymanie dróg, konserwacja i naprawy urządzeń regulacji ruchu drogowego oraz oświetlenia drogowego.

1.2.1. W badanym okresie Oddział posiadał opracowane plany działań ratowniczych dla trzech z czterech odcinków zarządzanych przez siebie autostrad:

- A1 na odcinku od węzła Kowal do węzła Łódź Północ (opracowany w 2012 r.),
 - A2 na odcinku Stryków (obecnie Łódź Północ) – Konotopa (z 2012 r.),
- Plany te nie zostały uzgodnione ze wszystkimi służbami ratowniczymi, w tym z terenu województwa łódzkiego,
- A2 na odcinku Dąbie – Stryków opracowany i uzgodniony w 2012 r. z wszystkimi jednostkami służb ratowniczych województwa łódzkiego.

Żaden z ww. planów nie został zatwierdzony przez Dyrektora Oddziału.

W 2014 r. Oddział podjął działania w celu aktualizacji PDR, niemniej jednak, w związku ze zmianą wytycznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad we wrześniu 2014 r.¹⁷, Oddział przerwał prace i przystąpił do aktualizacji już opracowanych planów PDR zgodnie z nowymi wymaganiami.

W dniu 11 sierpnia 2016 r., p.o. Dyrektora Oddziału zatwierdził PDR dla dwóch z trzech zarządzanych odcinków A1 (od węzła Kutno Północ do węzła Łódź Północ¹⁸ oraz od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb.), a także obu odcinków A2. Plany te zostały uzgodnione ze wszystkimi służbami ratowniczymi województwa łódzkiego oraz z Wojewodą Łódzkim. Zawierały dane określone w zarządzeniach GDDKiA¹⁹, a w szczególności określały procedurę działania i współdziałania zarządcy drogi oraz jednostek ratowniczych i Policji m.in. w razie wystąpienia zdarzenia drogowego, pożaru, katastrofy lub innego miejscowego zagrożenia. Elementem PDR były plany sytuacyjne z zaznaczonymi m.in. wjazdami i przejazdami awaryjnymi oraz projekty tymczasowej organizacji ruchu, a w przypadku płatnego odcinka A2, dodatkowo procedura przejazdu pojazdów uprzywilejowanych przez miejsce poboru opłat.

Pierwszy PDR dla funkcjonującej od 1989 r. A1 na odcinku od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb. został zatwierdzony dopiero w dniu 11 sierpnia 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 118-135, 139-181, 1742-1797, 2196)

Ponadto, dla A1 od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn, przekazanego do użytkowania 1 lipca 2016 r., funkcjonowały PDR sporządzone przez wykonawców poszczególnych odcinków drogi. Po zweryfikowaniu i zatwierdzeniu dokumentacji powykonawczej przez Inżyniera Kontraktu (ostatni 13 października 2016 r.), zostały one przekazane do Oddziału. Stanowiły one podstawę do sporządzenia przez Oddział łącznego PDR, który został przekazany w dniu 3 listopada 2016 r. do uzgodnień.

(dowód: akta kontroli str. 142, 181-183, 348-358, 1888-1896)

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśniła, że w przypadku odcinka Tuszyn - Piotrków Tryb. i odcinka od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn, służby ratownicze prowadziły działania zgodnie z zasadami określonymi przez PSP. Dodatkowo, przed oddaniem nowo wybudowanego odcinka autostrady do ruchu, w celu zapoznania z topografią, przebiegiem granic administracyjnych, infrastrukturą i wyposażeniem drogi, pracownicy Oddziału odbyli cykl spotkań w terenie z jednostkami PSP i Policji. Służby ratownicze otrzymały plany sytuacyjne z zaznaczeniem istotnych elementów drogi, klucze do bram

¹⁷ Zarządzenia Nr 44 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 września 2014 r. w sprawie zmiany zarządzenia Nr 27 z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

¹⁸ Od km 244+300 do km 295+850 stanowiące aktualizację PRD opracowanego w 2012 r.

¹⁹ 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 GDDKiA ze zm. [<http://www.gddkia.gov.pl/pl/2291/Rok-2014>].

awaryjnych, numery telefonów do pracowników służb liniowych oraz dyżurnych firmy utrzymaniowej.

Zasady koordynacji działań obu jednostek przy realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego na autostradach administrowanych przez Oddział określało też zawarte w dniu 12 września 2014 r. z Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi porozumienie.

(dowód: akta kontroli str. 1524-1535, 1781-1797)

Plany działań ratowniczych dla dróg ekspresowych

1.2.2. W okresie objętym kontrolą Oddział nie posiadał PDR dla dróg ekspresowych. Pomimo braku ustawowego obowiązku opracowania PDR dla dróg innych niż autostrady płatne, plany takie – w oparciu o § 10 Zarządzenia nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – zostały sporządzone dla wszystkich trzech odcinków dróg ekspresowych i zatwierdzone w dniu 11 sierpnia 2016 r. przez p.o. Dyrektora Oddziału, po uzyskaniu stosownych uzgodnień.

(dowód: akta kontroli str. 142, 1779-1780)

Organizacja i przebieg działań prowadzonych przez Oddział w odniesieniu do faktycznie zaistniałych zdarzeń

1.2.3. Analiza przebiegu działań prowadzonych przez Oddział dla pięciu wybranych zdarzeń²⁰ na A1 i S8 na terenie powiatu piotrkowskiego wykazała, że stosownie do obowiązujących procedur:

- we wszystkich przypadkach w dzienniku dyżurnego PID odnotowane zostały godziny: przyjęcia zgłoszenia, pozyskania i przekazania informacji oraz zakończeniu utrudnień, z adnotacją od kogo wpłynęła informacja i/lub komu ją przekazano. Informacje ewidencjonowano zgodnie z otrzymaną ich merytoryczną treścią. I tak, w przypadku zdarzenia na S8 w dniu 18 grudnia 2015 r., w dzienniku dyżurnego PID zaewidencjonowano różne pikietáže miejsca zdarzenia: podany przez pracownika patrolu drogowego km 337,8 oraz przekazane przez PSP i KMP w Piotrkowie Tryb. km 337,0. Jak wyjaśniano, różnica w pikietażu zdarzenia wynikała z faktu, że służby ratunkowe często podają wyłącznie kilometr drogi, bez hektometru. Pełna informacja o lokalizacji zdarzenia uzyskiwana była od patrolu drogowego firmy utrzymaniowej;
- w trzech przypadkach pierwszą informację o zdarzeniu przyjął PID, a w dwóch – wykonawca usługi Utrzymaj Standard, który następnie przekazał ją do PID;
- na miejsce zdarzenia niezwłocznie dysponowany był patrol drogowy firmy utrzymaniowej lub pracownik Rejonu, a w przypadku dwóch zdarzeń²¹ dodatkowo grupa interwencyjna. Służby te zabezpieczyły miejsce zdarzenia, wprowadziły czasową organizację ruchu (w jednym przypadku objazd) oraz uprzątnęły miejsce zdarzenia, przywracając stałą organizację ruchu;
- PID Oddziału informował osoby funkcyjne, PID-y Centrali i Oddziałów GDDKiA oraz media o utrudnieniach na drodze (informacje przekazywane były w ciągu od 9 do 37 minut od powzięcia informacji o zdarzeniu), wprowadzonych zmianach organizacji ruchu oraz zakończeniu utrudnień. Dane te wprowadzane były także do programu UTR Win II, aby pojawiły się na stronie www.gddkia.gov.pl. Informację mailową o zdarzeniach w dniach: 18 grudnia 2015 r. i 15 stycznia 2016 r. PID

²⁰ Do kontroli wytypowano następujące zdarzenia: EWK-99270476M w dniu 25 października 2015 r. godz. 23:08, na S8 w 343,5 km, EWK-99287198Q w dniu 1 listopada 2015 r. godz. 05:34, na A1 w 386 km, EWK-103593203M w dniu 18 grudnia 2015 r. godz. 21:12, na S8 w 337 km, EWK-103765069E w dniu 15 stycznia 2016 r. godz. 08:57, na S8 w 337,1 km i EWK-104093041T w dniu 25 marca 2016 r. godz. 16:25, na S8 w 330,2 km.

²¹ Zdarzenia z 25 października i 1 listopada 2015 r.

przekazał dopiero odpowiednio po upływie 26 i 37 minut od jej powzięcia²², co wyjaśniano szczątkowością pierwszych danych o zdarzeniach. Jak tłumaczono, przekazanie takich danych mogłoby wprowadzić w błąd media i użytkowników dróg. Dopiero po uzyskaniu i potwierdzeniu rzetelnych i niezbędnych informacji, dyżurny PID powiadomił drogą mailową osoby funkcyjne w Oddziale i media oraz wprowadził do programu UTR Win II;

- w trzech przypadkach w dokumentacji ze zdarzeń drogowych - sporządzanej przez PID oraz wykonawcę utrzymania - nierzetelnie odnotowano dane dotyczące przekazania informacji o zdarzeniu lub czasu przybycia służb ratowniczych.

W przypadku wszystkich czterech zdarzeń, w których brały udział jednostki ochrony przeciwpożarowej, przedstawiciel firmy utrzymaniowej lub Rejonu dokonał – z upoważnienia właściciela – odbioru pasa drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 184-250, 1582-1695, 1888-1904)

Trudności i ograniczenia w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania warunków do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych

1.2.4. Zdaniem Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, realizację zadań z zakresu prowadzenia działań ratowniczych usprawniłoby:

- uzgodnienie i podpisanie przez KG PSP, KGP oraz GDDKiA przygotowanego wspólnie projektu dokumentu pn.: „Zasady postępowania zarządcy drogi podczas zdarzeń na zarządzanej sieci dróg krajowych”. Projekt Zasad został wstępnie uzgodniony przez PSP, jednak wielokrotne zmiany aktów prawnych, w szczególności ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach²³ spowodowały, że nie został dotąd ostatecznie zatwierdzony;
- jednoznaczne określenie w przepisach prawa podmiotu, który ma obowiązek usuwania z dróg substancji takich jak olej napędowy;
- stworzenie ram prawnych w celu wypracowania bardziej efektywnych procedur związanych z badaniem wypadków na autostradach i drogach ekspresowych. Dotychczas obowiązujące powodują konieczność wyłączenia z ruchu tych jezdni autostrad na długi okres czasu – w praktyce od 10 do 14 godzin od zdarzenia, a alternatywne drogi, na które kierowany jest ruch, nie są dostosowane do przejęcia ruchu o takim natężeniu;
- wprowadzenie zmian w przepisach polegających na wskazaniu innego podmiotu niż kierujący akcją ratowniczą, w którego gestii leży decyzja o odstąpieniu od poboru opłat na autostradzie płatnej. Kierujący akcją ratowniczą skoncentrowany jest na działaniach w miejscu zdarzenia, natomiast w celu oceny zasadności takiej decyzji należy rozpoznać sytuację na najbliższych węzłach drogowych znajdujących się zwykle w znacznym oddaleniu od miejsca zdarzenia. Miejsca poboru opłat na węzłach mają wielokrotnie mniejszą przepustowość i utrzymanie poboru opłat uniemożliwia sprawne opuszczenie uwięzionych na autostradzie pojazdów. Kierujący akcją ratowniczą opuszcza miejsce zdarzenia po zakończeniu czynności ratunkowych, a droga pozostaje zamknięta, gdyż trwają czynności dokumentowania zdarzenia;
- stworzenie ram prawnych i procedur umożliwiających efektywne usuwanie uszkodzonych pojazdów z drogi. Obowiązek usunięcia uszkodzonego pojazdu z drogi spoczywa na właścicielu pojazdu. Zdarza się, że proces usunięcia

²² W dniu 18.12.2015 r. PID uzyskał informację od KMP w Piotrkowie o godzinie 21:16, a mail do osób funkcyjnych i mediów wysłał o godzinie 21:52, natomiast w dniu 15.01.2016 r. – informację pozyskał o godzinie 9:12, zaś mail przekazał o 9:49.

²³ Dz.U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.

blokującego autostradę pojazdu wydłuża się w czasie, gdy właściciel pojazdu ma swoją siedzibę oddaloną od miejsca zdarzenia;

- podjęcie działań edukacyjnych dedykowanych dla użytkowników dróg w zakresie zachowania na autostradach i drogach ekspresowych. Niejednokrotnie obserwowane niewłaściwe zachowanie kierujących pojazdami oraz pasażerów stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa nie tylko dla nich samych, ale również dla innych użytkowników drogi. Informacje edukacyjne mogłyby mieć formę np. spotów telewizyjnych, ulotek i folderów dostępnych w MOP-ach, na stacjach paliw oraz za pośrednictwem internetu, czy też w formie insertów do dzienników.

(dowód: akta kontroli str. 1763-1778, 1792-1793, 1798-1809)

Ponadto, wskazując konsekwencje rozwiązania w 2015 r. Komisarzatu Autostradowego Policji (KAP) w Łodzi z siedzibą w Sosnowcu i przekazania jego zadań komendom powiatowym Policji, wskazano m.in. na negatywne skutki tego faktu, w tym brak prewencyjnego oddziaływania na kierowców i wydłużenie czasu reakcji Policji na zdarzenia drogowe. Patrol z KAP był w stanie przybyć na miejsce zdarzenia bez zbędnej zwłoki, a w przypadku zablokowania jezdni, znajomość drogi i specyfiki terenu, ułatwiała zorganizowanie objazdów i ewakuację pojazdów z autostrady. Obecnie do zdarzeń kierowane są patrole komend powiatowych Policji, które znajdują się w oddaleniu od autostrady i są zaangażowane w codzienne czynności na innych drogach. Przy obsłudze zdarzeń na autostradzie, działanie Policji obejmuje więcej niż jeden powiat i z tego powodu powstają dodatkowe opóźnienia. Budynek Policji Autostradowej w Strykowie został objęty siecią łączności autostradowej. Wraz z likwidacją KAP utracono możliwości bezpośredniego udostępniania zasobów z systemów ITS, do których dostęp przyczyniałby się do sprawniejszego działania Policji zarówno przy podejmowaniu decyzji o interwencji, egzekucji kar za wykroczenia, czy planowaniu patrolowania i pracy patroli.

(dowód: akta kontroli str. 251-252, 1798-1809)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Pierwszy PDR dla funkcjonującej od 1989 r. A1 na odcinku od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb. został opracowany dopiero w 2016 r. i zatwierdzony w dniu 11 sierpnia 2016 r.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wynika, że w okresie budowy tego odcinka (lata 1985-1989) nie obowiązywały przepisy dotyczące przygotowania infrastruktury drogowej do prowadzenia działań ratowniczych na drodze, a obowiązek sporządzania PDR wprowadzony został dopiero rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych²⁴ i dotyczył autostrad płatnych. Z uwagi na fakt, że odcinek Tuszyn - Piotrków Tryb. nigdy nie był odcinkiem autostrady płatnej, przepisy prawa nie nakładały obowiązku sporządzenia PDR. Obowiązek taki nałożony został dopiero wewnętrznym poleceniem Zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 października 2014 r.

Ponadto, do dnia zakończenia kontroli²⁵ nie został zatwierdzony PDR dla A1 na odcinku od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn, oddanym do użytkowania z dniem 1 lipca 2016 r. Wprawdzie PDR-y dla poszczególnych fragmentów tego odcinka przygotowane zostały przez wykonawców inwestycji, jednak nie zostały

²⁴ Dz. U. z 2002 r., Nr 12, poz. 116 ze zm.

²⁵ Tj. do 7 listopada 2016 r.

one zatwierdzone przez Dyrektora Oddziału, przez co nie spełniły wymogów określonych w Zarządzeniu nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami opóźnienie spowodowane było uzyskaniem od wykonawców zweryfikowanej dokumentacji powykonawczej dopiero w dniu 13 października 2016 r. i koniecznością opracowania łącznego PDR dla całego odcinka.

W ocenie NIK, brak zatwierdzonych PRD stanowił znaczne utrudnienie w koordynacji działań służb ratowniczych.

(dowód: akta kontroli str. 118-135, 139-183, 348-358, 1763-1780, 1888-1896)

2. Aktualne na dzień zakończenia kontroli PDR dla autostrad: A1 na odcinku od węzła Kutno Północ do węzła Łódź Północ oraz A2 na odcinku Dąbie – Konotopa zostały opracowane i zatwierdzone przez p.o. Dyrektora Oddziału w sierpniu 2016 r., tj. z opóźnieniem w stosunku do terminu wskazanego w § 6 ust. 1 Zarządzenia nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, nakazującego aktualizację PDR nie rzadziej niż co trzy lata.

Obowiązujące w badanym okresie PDR dla tych odcinków autostrad zostały opracowane pod koniec 2012 r., ale nie zostały zatwierdzone. Wprawdzie na przełomie lat 2013 i 2014 Oddział podjął działania w celu aktualizacji PDR dla autostrad jednak, jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, w związku ze zmianą we wrześniu 2014 r. wytycznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, przerwał prace i przystąpił do aktualizacji już opracowanych planów PDR zgodnie z nowymi wymaganiami.

Nowe PDR zostały zatwierdzone dopiero w sierpniu 2016 r., tj. po niemal czterech latach od opracowania poprzednich.

Zdaniem NIK, konieczność dostosowania planów do nowych wymogów nie może uzasadnić powyższej zwłoki w ich sporządzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 118-135, 139-181, 1742-1797, 2196)

3. W trzech na pięć skontrolowanych przypadków (60%), w dokumentacji ze zdarzeń drogowych - sporządzanej przez PID i wykonawcę utrzymania - nierzetelnie odnotowano dane w następującym zakresie:
 - a) według dziennika PID informację o zdarzeniu w dniu 15 stycznia 2016 r. dyżurny PID przekazał do wykonawcy utrzymania o godzinie 9:13, a w dokumentacji wykonawcy odnotowano jej uzyskanie od PID o 9:00. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, różnica zapisów spowodowana była najprawdopodobniej omyłką pisarską, wynikającą z dużej ilości wykonanych i otrzymanych połączeń telefonicznych przez dyżurnego wykonawcy (intensywne opady śniegu, prowadzona akcja rozdysponowywania i wysyłania sprzętu do Zimowego Utrzymania Dróg).
 - b) w raportach dotyczących zdarzeń na S8 w dniach 25 października 2015 r. i 15 stycznia 2016 r. pracownik patrolu drogowego podał inne godziny przybycia służb ratowniczych, niż zaewidencjonowane przez Policję, PSP i Pogotowie Ratunkowe (różnica od -5 do +14 minut), a w przypadku zdarzenia z dnia 25 marca 2016 r., nie odnotował przyjazdu Pogotowia Ratunkowego. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, pracownik patrolu drogowego zaewidencjonował przybliżone informacje o czasie przybycia służb ratowniczych, wg informacji pozyskanych od policjanta obecnego na miejscu zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 184-250, 1582-1695, 1888-1904)

1.3. Warunki bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych

Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych

1.3.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych był przedmiotem audytów brd przeprowadzanych na poszczególnych etapach budowy dróg oraz w okresie przed upływem 12 miesięcy od oddania drogi do użytkowania, a także kontroli stanu brd i kontroli objazdowych²⁶. Czynnościami kontrolnymi objęto wszystkie odcinki dróg ekspresowych i autostrad zarządzanych przez Oddział.

Na podstawie przeprowadzonej przez Centralę GDDKiA klasyfikacji odcinków dróg, Oddział przeprowadził łącznie osiem kontroli szczegółowych.

(dowód: akta kontroli str. 1208-1373, 1781-1789, 1907-1969, 1993-2003)

Oddział na bieżąco przeprowadzał analizy stanu brd w lokalizacjach wynikających z informacji o wypadkach z udziałem większej liczby rannych i ofiar śmiertelnych, jak również na podstawie zgłoszeń pracowników liniowych Oddziału. Analizy takie przeprowadzane były z niejednokrotnie udziałem przedstawicieli Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi, a ewentualne zaproponowane zmiany przesyłane były do Policji celem zaopiniowania.

W wyniku takich działań wprowadzono m.in. korekty w organizacji ruchu na węźle Łódź Północ na łącznicy Gdańsk – Warszawa oraz podjęto działania²⁷ w celu poprawy spływu wód opadowych z nawierzchni autostrady i usunięcia zjawiska akwaplaningu w dwóch lokalizacjach na A1. W związku z zauważonym, niewłaściwym zachowaniem kierowców na dojazdach do stanowisk w Punkcie Poboru Opłat „Stryków” na A2, w 2015 r. wprowadzono nowe oznakowanie poziome i pionowe, kierujące grupy pojazdów na właściwe stanowiska, w zależności od sposobu wnoszenia opłat, a w celu wyeliminowania możliwości przejazdu w niewłaściwym kierunku, odseparowano na SPO przeciwległe pasy ruchu.

W 2016 r. na jednym z odcinków A2 realizowana była wymiana siatki ogrodzeniowej²⁸, spowodowana znaczną ilością zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt.

(dowód: akta kontroli str. 1355-1366, 1993-2003, 2006-2024)

Uzgodnienia warunków bezpieczeństwa na autostradach z PSP i Policją

1.3.2. Zgodnie z § 98 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, dla wszystkich odcinków autostrad – na etapie ich projektowania - uzgodniono z właściwymi komendantami wojewódzkimi PSP i Policją warunki bezpieczeństwa.

Plany działań ratowniczych dla A1 od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn, przekazanej do użytkowania 1 lipca 2016 r., sporządzone zostały przez wykonawców poszczególnych odcinków drogi. Stanowiły one podstawę do sporządzenia przez Oddział łącznego PDR, który w dniu 3 listopada 2016 r. został przekazany do uzgodnień.

(dowód: akta kontroli str. 142, 181-183, 300-358, 1888-1896)

Czynności odbiorowe autostrad i dróg ekspresowych przeprowadzone przez jednostki organizacyjne PSP na podstawie art. 56 ustawy Prawo budowlane

1.3.3. Czynności odbiorowe przeprowadzone w badanym okresie na podstawie art. 56

²⁶ Kontrole prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd

²⁷ W 2015 r. wykonane zostały specjalistyczne pomiary geodezyjne, w 2016 r. – opracowana ekspertyza określająca przyczyny występowania akwaplaningu, a jego zniwelowanie - w oparciu o opracowaną na zlecenie Oddziału dokumentację – planowane jest na 2017 r.

²⁸ Na odcinku od granicy woj. wielkopolskiego do węzła Stryków podniesiono ogrodzenie do wysokości 2,5 metra oraz zastosowano siatki o małych oczkach do wysokości 0,5 metra.

ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane²⁹ przez jednostki organizacyjne PSP dotyczyły nowo wybudowanej autostrady A1 na odcinku od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn i połączenia z istniejącą A1³⁰ oraz łączącej się z nią w węźle Łódź-Południe drogi S8 na odcinku od węzła Rzgów do węzła Łódź-Południe³¹.

W ich wyniku, właściwe miejscowo komendy miejskie i powiatowe PSP wniosły zastrzeżenia do realizacji autostrady na odcinkach:

- od km 295+850 do km 298+400 - z uwagi na niezakończone prace związane z wypełnieniem ekranów akustycznych, montażem części łatwo rozbieralnych barier energochłonnych oraz siatek ogrodzeniowych,
- od km 298+300 do km 305+700 - dotyczące nieprzedstawienia dziennika budowy z wpisem kierownika budowy o jej zakończeniu oraz niezakończenia robót wykończeniowych przy ogrodzeniu autostrady, ekranach akustycznych oraz Miejscach Obsługi Podróżnych,
- od km 305+700 do km 310+000 - z uwagi na niezakończone prace związane z wypełnieniem ekranów akustycznych i bram we wjazdach awaryjnych oraz montażem części łatwo rozbieralnych barier energochłonnych.
- do obiektu w ciągu autostrady w km 308+357,90 – z uwagi na niezakończenie montażu wypełnień ekranów akustycznych i przeciwoślennicowych.

Stwierdzone braki zostały usunięte przed uzyskaniem pozwoleń na użytkowanie. W pozostałym zakresie komendy wydały stanowiska (bez uwag i sprzeciwu) o zgodności wykonania obiektu budowlanego z projektem budowlanym.

(dowód: akta kontroli str. 253-299, 359-523, 1706-1741, 1781-1789, 1887-1896)

Warunki bezpieczeństwa na wybranym odcinku autostrady

1.3.4. Oględzinom poddano A1³² na odcinku przebiegającym przez teren powiatu piotrkowskiego³³. W wyniku oględzin stwierdzono, że:

- odcinek ten nie posiadał ogrodzenia, węzłów, wjazdów ani przejazdów awaryjnych, barier o łatwo rozbieralnej konstrukcji, elementów ochrony przeciwpożarowej (hydrantów, miejsc czerpania wody), miejsc obsługi podróżnych, w tym stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne, łączności alarmowej ani systemu zarządzania ruchem. Wprawdzie występujące w pięciu miejscach pasy rozdziału posiadały - utworzone na potrzeby robót utrzymaniowych - odcinki o nawierzchni bitumicznej, tzw. „przewiązki”, to jednak bariery na obszarze „przewiązki” nie posiadały możliwości łatwego rozbioru – przejazd był możliwy po rozkręceniu bariery i usunięciu punktów jej mocowania do nawierzchni;

Poddany oględzinom odcinek autostrady został oddany do użytku w roku 1989. Z tego względu nie posiadał ww. elementów, wymaganych na podstawie rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Zgodnie z § 195 ww. rozporządzenia MTiGM, przepisów rozporządzenia nie stosuje się do dróg, wobec których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji. Podobnie

²⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 290, zwana dalej „ustawą Prawo budowlane”.

³⁰ od km 295+850 do km 335+937,65.

³¹ Pozwolenie na użytkowanie z dnia 24 grudnia 2015 r., odcinek oddany do ruchu 1 lipca 2016 r. wraz z nowo wybudowanym odcinkiem A1 Stryków – Tuszyn (do chwili zakończenia budowy ww. odcinka autostrady powyższy odcinek drogi ekspresowej S8 był drogą bez wylotu i nie mógł być włączony w sieć dróg krajowych).

³² Fragment A1 na odcinku od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb. (do km 399+837), przebiegającej przez Powiat łódzki wschodni, Powiat piotrkowski i Miasto Piotrków Trybunalski.

³³ Odcinek od km 385+263 do km 386+139 oraz od km 386+518 do km 395+695, oddane do użytku w roku 1989).

stanowi § 130 ww. rozporządzenia - w przypadku budowy autostrady, wobec której przed dniem wejścia w życie rozporządzenia została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę lub został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji, stosuje się przepisy dotychczasowe. Przepisy te nie nakładały obowiązku dostosowania istniejących dróg do nowych wymagań i nie mają do przedmiotowego odcinka autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 524-566, 1763-1789, 2197-2202)

– wśród wielu znaków drogowych, w km 395+655 autostrady umieszczono znak drogowy A-18b „Zwierzęta dzikie”, rozciągając jego obowiązywanie na 13,7 km; Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśniła m.in., że znak ten został ustawiony w celu oznakowania miejsc, w których potencjalnie mogło wystąpić zagrożenie napotkania zwierząt przekraczających drogę. Docelowo, w trakcie planowanej przebudowy i dostosowania A1 do parametrów autostrady płatnej przewidziano wykonanie ogrodzeń oraz przejść dla zwierząt. Oddział nie posiadał kompetencji do podjęcia samodzielnej decyzji o ich budowie.

(dowód: akta kontroli str. 524-566, 1763-1789, 2197-2202)

Lokalizację autostrady płatnej A1 od węzła Tuszyn do węzła Kamieńsk, Wojewoda Łódzki ustalił już w 2002 r. Zgodnie z założeniami Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015³⁴, przebudowa miała rozpocząć się po roku 2013. W celu jej realizacji Oddział zlecił wykonanie stosownej dokumentacji projektowej, a w dniu 4 listopada 2013 r. uzyskał od Wojewody Łódzkiego wymagane zezwolenia³⁵ na budowę. Projekt wykonawczy przewidywał realizację wszystkich elementów infrastruktury ratowniczej, wymaganych dla autostrad.

Ponadto, na bieżąco przekazywał do Centrali GDDKiA informacje zarówno o stanie technicznym przedmiotowego odcinka A1³⁶, jak i postępie prac przygotowawczych w celu jej przebudowy³⁷.

(dowód: akta kontroli str. 567-711, 1798-1868)

Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, inwestycja polegająca na budowie A1 na odcinku Tuszyn – granica województwa łódzkiego uwzględniana była w kolejnych wieloletnich planach rządowych³⁸, co dawało podstawy do zakładania, iż zostanie zrealizowana w ciągu

³⁴ Załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r., http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/programy_i_strategie/transport_drogowy/program_2011_2015/px_program_2011_2015.pdf

³⁵ Decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: nr 382/13 (od węzła Tuszyn do węzła Belchatów, zmieniona decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 22 października 2014 r.), nr 380/13 (od węzła Belchatów do węzła Kamieńsk z węzłem, zmieniona decyzją MliR z 30 października 2014 r.), nr 381/13 (od węzła Kamieńsk do węzła Radomsko, z węzłem, zmieniona decyzją MliR z 23 października 2014 r.), nr 379/13 (od węzła Radomsko do granicy województwa łódzkiego).

³⁶ Dane do umieszczenia w raporcie o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych, opracowywanym każdego roku przez Departament Zarządzania Drogami i Mostami Centrali GDDKiA i publikowanym na stronie internetowej GDDKiA <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2990/Raporty>, sporządzone w oparciu o wytyczne wprowadzone Zarządzeniem nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i jej elementów (<http://www.gddkia.gov.pl/pl/2982/Diagnostyka-Stanu-Nawierzchni>). Zgodnie z zestawieniem klas za 2015 r. ten odcinek posiadał jedynie nieliczne fragmenty spękanej nawierzchni, a w przypadku dwóch fragmentów prawej jezdni i czterech lewej, zalecono zabieg zwiększający poziom współczynnika tarcia.

³⁷ Oddział dwa razy w miesiącu zamieszczał Centralnym Zasobie Danych (do którego Centrala ma stały dostęp), informacje o uzyskanych decyzjach ZRID oraz o posiadanych dokumentach projektowych dla inwestycji będących w przygotowaniu. Informacje te zawierały szczegółowe dane dotyczące postępu prac przygotowawczych.

³⁸ Wg programu Ministerstwa Infrastruktury pn. „Infrastruktura - klucz do rozwoju” z 2002 r. odcinek autostrady A1 Tuszyn – Radomsko był przewidywany do budowy w latach 2005 – 2006. W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012, przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. odcinek autostrady A1 Stryków – Pyrzowice był proponowany do realizacji

najbliższych kilku lat, a tym samym odcinek Tuszyn – Piotrków Tryb. zostanie dostosowany do obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych.

(dowód: akta kontroli str. 1763-1778)

Podczas konferencji prasowej w dniu 20 października 2016 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa zapowiedział przyspieszenie realizacji fragmentu A1 na odcinku z Tuszyna do Częstochowy³⁹.

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Do czasu niniejszej kontroli Oddział nie podejmował wystarczających działań, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników A1 na odcinku Tuszyn - Piotrków Tryb. Pomimo braku ogrodzenia (a także infrastruktury ratowniczej), nie starano się ograniczenia ryzyka wystąpienia zdarzeń drogowych poprzez np. zmianę kwalifikacji tego odcinka na drogę innej klasy albo poprzez obniżenie obowiązującej na niej maksymalnej dopuszczalnej prędkości.

Powyższe Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśniała m.in. brakiem zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, stwierdzanym przez Oddział w wyniku prowadzonego corocznie monitoringu statystyk zdarzeń drogowych. W klasyfikacjach opracowanych na bazie zdarzeń z lat 2010-2012, a następnie z lat 2011-2013 ten odcinek A1 nie został zakwalifikowany do żadnej z najwyższych klas koncentracji ryzyka. Również według statystyk sporządzonych w ramach międzynarodowego Programu Oceny Ryzyka na Drogach w Polsce EuroRAP 2010 - 2012 sklasyfikowany został w grupie o klasie ryzyka „bardzo małe”, stanowiącej tylko 5,6% wszystkich dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego. W ostatniej klasyfikacji opracowanej na bazie danych z lat 2013–2015 wymieniono dwa odcinki autostrady A1, gdzie odnotowano po dwa wypadki z ofiarami, wszystkie spowodowane zachowaniem kierowców⁴⁰.

Zdaniem NIK, brak ograniczenia maksymalnej prędkości dozwolonej na odcinku Tuszyn - Piotrków Tryb. oraz brak ogrodzeń może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo użytkowników drogi zwłaszcza, że po oddaniu nowego odcinka autostrady A1 (Stryków – Tuszyn) kierowcy jadący z północy, nieświadomi są mankamentów przedmiotowego odcinka Tuszyn - Piotrków Tryb., w związku z czym traktują go jako autostradę spełniającą wszelkie wymogi dla tej kategorii dróg i jadąc z dużą szybkością, mogą być uczestnikami poważnej kolizji lub wypadku. Stanowisko Izby potwierdzają ustalenia Policji, zgodnie z którymi, z powodu braku ogrodzenia autostrady, wystąpiły liczne kolizje z powodu wtargnięcia zwierzyny na jezdnię. Spośród 73 kolizji w latach 2015-2016 (I półrocze), aż 26 było spowodowanych przez zwierzęta. Ponadto, analiza dzienników objazdu tego odcinka autostrady wykazała, że odnotowano w nim: w kwietniu 2015 r. 19 wpisów dotyczących padłych zwierząt⁴¹, a w kwietniu 2016 r. – 18 wpisów⁴², w tym w jednym przypadku kolizję samochodu osobowego ze zwierzęciem.

w latach 2008 – 2010 w systemie koncesyjnym. Kolejne prace przygotowawcze były zgodne z zapisami Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015, wskazującego realizację budowy autostrady A-1 w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego, a wg obowiązującego obecnie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023, przyjętego uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r., odcinek autostrady A1 od Tuszyna do końca obwodnicy Częstochowy jest wskazany jako zadanie, które będzie realizowane w formule drogowej spółki specjalnego przeznaczenia.

³⁹ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/23633/Powstanie-ostatni-brakujacy-odcinek-autostrady-A1>.

⁴⁰ M.in. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprzestrzeganie innych sygnałów, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe zawracanie.

⁴¹ Adnotacje (w liczbie do 2 dziennie), w szczególności dotyczyły: saren (7), psów (3), kotów, lisów, bażantów (po 2), zająca i borsuka (po 1 wpisie) oraz jeden bez podania rodzaju zwierzęcia.

Należy zauważyć, że informację o zagrożeniu Oddział posiadał już od 2013 r. W wyniku przeprowadzonych kontroli objazdowych tego odcinka autostrady, Policja dwukrotnie (8 października 2013 r. i 15 kwietnia 2014 r.) pisemnie sygnalizowała kierownikowi Rejonu GDDKiA w Piotrkowie Tryb. ten problem, wnioskując o „rozważenie możliwości wygradzenia pasa drogi na całej długości, po stronie prawej i lewej ze względu na klasę drogi (autostrada) lub ograniczenie prędkości do 100 km/h jak dla dróg ogólnodostępnych, z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu w związku z możliwym niekontrolowanym wtargnięciem dzikiej zwierzyny”.

(dowód: akta kontroli str. 524-566, 946-1010, 1536-1544, 1609-1612, 1649-1662, 1763-1778) Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, w ww. protokołach z kontroli dotyczących prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń brd, nie zgłoszono uwag co do poprawności ich funkcjonowania. Wnioski Policji dotyczyły uruchomienia zadania inwestycyjnego – budowy ogrodzenia autostrady oraz zadań doraźnych – wprowadzenia ograniczenia prędkości. Oddział już wcześniej podjął działania mające na celu przebudowę tego odcinka autostrady. W dokumentacji projektowej zaprojektowano m.in. ogrodzenie i przejścia dla zwierząt, co pokrywało się z wnioskami kontrolujących.

W dniu 7 listopada 2016 r. Oddział wystąpił do Centrali GDDKiA o rekomendację obniżenia maksymalnej dozwolonej prędkości do 110 km/h.

(dowód: akta kontroli str. 1609-1612, 1798-1868, 1651-1662, 2195)

2. Oględziny wykazały przypadki niezgodności projektu organizacji ruchu drogowego dla odcinka A1 Tuszyn – Piotrków Tryb. ze stanem faktycznym. W trakcie oględzin nie stwierdzono zaznaczonych w projekcie: przewiązki od km 389+505 do km 389+580, bariery zewnętrznej 85 mb w km 390+680 w kierunku do Piotrkowa i w km 390+770 w kierunku do Tuszyna (przed wiaduktem) oraz betonowych barier przy wiaduktach, a także znaku A-11 w km 395+655 w kierunku do Tuszyna. Stwierdzono natomiast nieujęte w ww. projekcie zakładki odcinków barier w km 390+320. Ponadto, bariera w km 392+200 w kierunku do Piotrkowa Tryb. wg projektu winna mieć 80 mb, faktycznie miała ok 350 mb, natomiast bariera zaznaczona w projekcie ok. km 392+790 (o długości 275 mb), faktycznie mierzyła 75 mb (rozpoczyna się w km 392+990 i kończy w km 393+065).

Jak wyjaśniła Zastępcza Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, projekt stałej organizacji ruchu obejmujący cały odcinek A1 od km 382+333 do km 399+837 opracowany został w 2005 roku. W międzyczasie wprowadzane były zmiany organizacji ruchu, dla których opracowane były oddzielne projekty obejmujące tylko odcinki objęte zmianą. Aktualizacja projektów stałych organizacji ruchu, obejmujących całe odcinki dróg, wykonywane były okresowo. Dla A1 taka aktualizacja została zaplanowana na rok 2017. Wówczas powyższe niezgodności zostaną usunięte. Przyjęty termin wynika ze zmian wywołanych oddaniem do ruchu sąsiedniego odcinka autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 524-566, 1763-1789, 1869-1870, 2197-2202)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

⁴² Adnotacje (w liczbie do 2 dziennie) dotyczyły: psów (6), saren (5), lisów (3), zajęcy (2) oraz jelenia i bązanta (po 1 wpisie).

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy Oddziałem a służbami prowadzącymi działania ratownicze

2.1. Organizacja wymiany informacji pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych oraz zakres współpracy

Działania komórek organizacyjnych Oddziału odpowiadających za współpracę i wymianę informacji pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu faktycznego

2.1.1. Za współpracę i wymianę informacji pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych, odpowiadały:

- Centrum Zarządzania Ruchem usytuowane, jako Zespół, w strukturze Wydziału BRDiZR,
- PID, utworzony⁴³ w strukturze Wydziału Dróg i Sieci Drogowej,
- służba liniowa – siedem Rejonów, w skład których wchodziło od dwóch do czterech Obwodów Drogowych, zobowiązanych m.in. do koordynacji robót w pasie drogowym,
- Stanowisko ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych – m.in. w zakresie koordynacji przedsięwzięć dotyczących zabezpieczenia prowadzenia działań ratowniczych na zarządzanej sieci dróg.

(dowód: akta kontroli str. 39-72)

Organizacja i zadania Centrum Zarządzania Ruchem

2.1.2. Centrum Zarządzania Ruchem („CZR” lub „Centrum”) odpowiadało za całodobowy monitoring płatnego odcinka A2 (103 km) oraz przyjmowało zgłoszenia telefoniczne dotyczące innych dróg, w tym A2 od węzła Stryków do granicy województw łódzkiego/mazowieckiego i autostrady A1 od węzła Kutno Północ do węzła Łódź Północ. Pracowało przez siedem dni w tygodniu. Obsadę Centrum stanowili: Kierownik Zespołu i dyżurni operatorzy (łącznie 6 osób), pełniący 12-godzinne dyżury w Sali Operatorskiej w Strykowie.

Informacje o warunkach ruchu na A2 na odcinku Konin - Stryków operatorzy Centrum uzyskiwali m.in. z 15 kamer telewizji przemysłowej⁴⁴, 28 kamer wykrywających zdarzenia w ruchu drogowym (AID) oraz 10 stacji pogodowych. Do bieżącego monitoringu dyżurny operator Centrum wykorzystywał w szczególności stanowiska do obsługi:

- systemu CONDUCT+ z możliwością wyświetlenia danych na ścianie wizyjnej,
- systemu przydrożnej łączności alarmowej (obejmującego system telefonii alarmowej oraz system transmisji danych⁴⁵, umożliwiającego nawiązanie kontaktu z poszczególnymi kolumnkami alarmowymi),
- zestaw monitorów (16 szt.) przekazujących aktualny obraz z kamer przemysłowych.

Z Centrum można było zdalnie wyświetlić komunikaty ostrzegające kierowców na 29 tablicach tekstowych, umieszczonych w ciągu głównym autostrady (14) i na wjazdach na autostradę (15) oraz ostrzegać kierowców za pomocą 25 znaków

⁴³ Na podstawie Zarządzenia nr 55 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 października 2008 r. w sprawie organizacji oraz zasad gromadzenia i przekazywania informacji o warunkach ruchu na drogach krajowych.

⁴⁴ Zainstalowanych na siedmiu węzłach autostradowych i na rondzie w Strykowie oraz widok wejścia do budynku Centrum, obejmujących polem widzenia cały węzeł, obrotowych, wyposażonych w obiektywy z 32-krotnym zoom'em optycznym, wycieraczkę oraz z możliwością przełączenia obrazu w tryb czarno-biały w trudnych warunkach oświetlenia

⁴⁵ Łąca światłowodowe wraz z urządzeniami aktywnymi.

zmiennej treści⁴⁶. Pracownicy Centrum zostali przeszkoleni w zakresie obsługi ww. systemów i urządzeń oraz posługiwania się planem działań ratowniczych.

Do zadań Centrum przypisano m.in.:

- bieżącą obsługę operatorską systemów zarządzania ruchem – Integralnych Systemów Transportu (ITS),
- monitorowanie sytuacji na drogach i reagowanie w czasie rzeczywistym poprzez istniejące systemy ITS na zdarzenia na drodze oraz współpracę ze służbami⁴⁷ celem minimalizacji skutków tych zdarzeń,
- wprowadzanie procedur, algorytmów organizacji ruchu realizowanych przez systemy ITS oraz podejmowanie działań w celu opracowania nowych procedur i modyfikacji istniejących,
- ocenę efektywności działania, monitorowanie, kontrolę oraz stały nadzór pracy urządzeń i systemów, a także analizę danych zbieranych przez systemy oraz zbieranie i analizę wniosków zgłaszanych przez interesariuszy.

(dowód: akta kontroli str. Regulamin i pismo z 8.05.2015, wcześniejsza procedura)

W przypadku otrzymania informacji o zdarzeniu, dyżurny operator przekazywał informacje do Centrum Powiadamiania Ratunkowego oraz – w zależności od potrzeb – służb ratowniczych i powiadamiał wykonawcę utrzymania autostrady, kierownika służby liniowej i PID Oddziału. Dyżurny operator:

- dokumentował każde zdarzenie w dzienniku pracy,
- prowadził bieżące wsparcie służb prowadzących akcje ratownicze⁴⁸,
- pośredniczył w przekazywaniu (telefonicznie i mailowo) informacji do: patroli autostradowych, Policji, służb GDDKiA, służb ratowniczych,
- przyjmował od służb ratowniczych, wykonawcy utrzymania autostrady lub od dyżurnego PID, informacji o zakończeniu zdarzenia.

Dodatkowo, w przypadku A2 na odcinku Konin – Stryków, zapisowi podlegały: obraz z kamer monitoringu na węzłach, obraz z kamer AID⁴⁹, rozmowy prowadzone za pośrednictwem telefonów alarmowych, dane pochodzące z urządzeń przydrożnych, w tym treść wyświetlanych komunikatów oraz dane meteo, np. dotyczące stanu drogi. Operator mógł wprowadzić odpowiednią, zmienną organizację ruchu⁵⁰ oraz monitorować przebieg usuwania skutków zdarzenia, m.in. poprzez śledzenie obrazu z kamer, otrzymywanie i przekazywanie informacji telefonicznych.

Dyżurny operator miał do dyspozycji aparaty telefoniczne sieci wewnętrznej⁵¹ oraz aparat systemu informacji drogowej PID⁵², cztery krótkofalówki, CB-radio o lokalnym

⁴⁶ 14 w ciągu głównym i 11 na łącznicach wjazdowych.

⁴⁷ Zarządzania kryzysowego, ratowniczymi, utrzymania, mundurowymi, innymi jednostkami zarządzania ruchem w czasie rzeczywistym, punktami informacji drogowej, operatorami systemów poboru opłat, zarządcami innych dróg.

⁴⁸ M.in. poprzez gromadzenie napływających informacji i przekazywanie ich innym jednostkom zgodnie z procedurą, monitorowanie w sposób ciągły przebiegu usuwania skutków zdarzenia, wyświetlanie na tablicach zmiennej treści informacji o zdarzeniu oraz zamknięciu odcinka drogi, a na tablicach pryzmowych informacje o ewentualnych objazdach, w wyjątkowych przypadkach w celu rozładowania zatoru uruchamia procedurę otwarcia bramek Punktu Poboru Opłat.

⁴⁹ System AID obejmował 28 kamer (po cztery na węzle) oraz pętle detekcji na każdym pasie łącznicy, wpięte do urządzenia SST, automatycznie sygnalizującego zatrzymanie pojazdu na pasach włączenia i wyłączenia oraz jazdę pod prąd, z automatyczną rejestracją obrazu.

⁵⁰ Poprzez ustawienie i edycję wyświetlanych na siedmiu tablicach pryzmowych schematów objazdów, edycji znaków zmiennej treści oraz komunikatów wyświetlanych na tablicach zmiennej treści wg stosownych algorytmów.

⁵¹ Wewnętrzna sieć autostradowa (tel. 42 2802000, i 42 2802001).

⁵² System informacji drogowej 19111 - sieć wewnętrzna GDDKiA (tel. 19111), zapewniająca Centrum możliwość połączenia z PID Centrali i wszystkimi PID (z wyjątkiem PID Wrocław) i centrami zarządzania ruchem w Strykowie i Kończycach. Do tej sieci przełączane są połączenia zewnętrzne z ogólnopolskiego numeru telefonu 19111.

zasięgu i telefon komórkowy. Mógł nawiązać łączność z dowolną jednostką, w tym służbami ratowniczymi, uczestnikami ruchu drogowego lub uczestnikiem/świadkiem zdarzenia. Posiadał też dokumentację wspomagającą koordynację działań, np. mapy, plany ratownicze, procedury działań⁵³, wykazy telefonów itp. Istotne numery telefonów zaprogramowano również w pamięci poszczególnych aparatów telefonicznych.

W celu właściwej organizacji ruchu, dyżurny operator dysponował oprogramowaniem umożliwiającym wprowadzenie ponad 500 opcji tymczasowej organizacji ruchu oraz algorytmów/procedur ich wprowadzania⁵⁴. Po ich zastosowaniu, na tablicach i znakach zmiennej treści wyświetlane były stosowne informacje i znaki. W sytuacjach nietypowych, Centrum miało możliwość utworzenia własnych zmiennych organizacji ruchu lub komunikatów dla kierowców wyświetlanych na tablicach tekstowych.

(dowód: akta kontroli str. 39-53, 712-833, 1994, 2004-2005)

Organizacja i zadania Punktu Informacji Drogowej w Oddziale GDDKiA

2.1.3. PID całodobowo przyjmował zgłoszenia telefoniczne i udzielał informacji w zakresie warunków przejazdu i utrudnień w ruchu na drogach krajowych zlokalizowanych na terenie województwa łódzkiego i innych województw.

Od dnia 7 stycznia 2015 r. obsługę PID w dni powszednie w godzinach od 7:30 do 15:30, Oddział zlecił osobie fizycznej, natomiast w dni powszednie w godzinach od 15:30 do 7:30 dnia następnego oraz całodobowe dyżury w soboty, niedziele i dni świąteczne zapewniali pracownicy (9 osób) zatrudnieni przez osobę fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą.

Wszyscy pracownicy PID zostali zapoznani z planami działań ratowniczych.

Do zadań PID przypisano m.in.:

- przekazywanie komunikatów wszystkim zaangażowanym jednostkom i mediom oraz aktualizację danych na stronie internetowej GDDKiA,
- przekazywanie doraźnych dyspozycji i poleceń dyżurnym w Rejonach,
- kontaktowanie się z jednostkami Policji, PSP oraz Zespołem Reagowania Kryzysowego w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim, w celu uzupełnienia i przekazywania informacji otrzymywanych z Rejonów,
- odnotowywanie w dzienniku czynności swojej obecności oraz otrzymanych i wydanych poleceń.

Stanowisko dyżurnego było podłączone do systemu CONDUCT+ (w ramach Systemu Zarządzania Ruchem obsługiwanego przez Centrum) w sposób umożliwiający monitoring płatnego odcinka autostrady A2, wyświetlenia obrazu z wybranej kamery oraz monitoring 118 kolumnenek alarmowych. Dyżurny nie miał możliwości edycji danych lub edycji tablic i znaków zmiennej treści. Dyżurny obsługiwał także programy Utrudnienia Win II i Zima Win, umożliwiające m.in. publikację informacji o utrudnieniach oraz map warunków drogowych na stronie internetowej GDDKiA. W celu monitorowania natężenia ruchu, dyżurny PID miał do dyspozycji portale internetowe⁵⁵.

Jak w przypadku CZR, stanowisko dyżurnego operatora było wyposażone w aparaty telefonii sieci wewnętrznej, stacjonarnej oraz komórkowej⁵⁶, a także dokumentację wspomagającą koordynację działań.

Zgłoszenia na numer alarmowy PID (19111) były nagrywane.

W trakcie akcji ratowniczej dyżurny operator miał możliwość utrzymania kontaktu telefonicznego za pośrednictwem dyżurnego PSP i Policji oraz z będącymi na

⁵³ W tym procedurę odstępowania od opłat za przejazd autostradą.

⁵⁴ Zarówno w formie papierowej (projekt organizacji ruchu), jak i w systemie CONDUCT+.

⁵⁵ Google Maps – aplikacja natężenie ruchu i Targeo – aplikacja Trafic.

⁵⁶ Dedykowany dla PID, używany przez wewnętrzne komórki organizacyjne Oddziału i służby ratownicze, z priorytetem odbioru.

miejscu zdarzenia pracownikami firmy utrzymaniowej lub Rejonu. Od tych podmiotów otrzymywał też informację o zakończeniu akcji.

(dowód: akta kontroli str. 834-889, 1798-1809)

Analizy reakcji jednostek terenowych GDDKiA na zdarzenia na autostradach i drogach ekspresowych

2.1.4. Analizy pracy operatorów Centrum, w tym w zakresie reakcji na zdarzenia i współpracy ze służbami biorącymi udział w usuwaniu skutków zdarzenia, prowadzone była na bieżąco przez Zastępcę Naczelnika Wydziału BRDiZR i Kierownika Zespołu CZR. Otrzymywali oni codziennie od operatora Centrum skany dziennika, a także dokonywali okresowych kontroli zarówno w Sali Operatorskiej, jak i poprzez objazd dróg, sprawdzając zgodność zastosowanej zmiennej organizacji ruchu z sytuacją na drodze.

Współpraca jednostek w trakcie zdarzeń drogowych na płatnym odcinku A2 omawiana była w trakcie cyklicznych spotkań koordynacyjnych służb ratowniczych, Policji, służb utrzymaniowych i operatora poboru opłat.

W przypadku wystąpienia zdarzenia, w wyniku którego następowała konieczność odstąpienia od poboru opłat, operator Centrum sporządzał raport z czynności, podlegający akceptacji przez Dyrektora Oddziału. W badanym okresie Dyrektor Oddziału dwukrotnie podjął decyzję o odstąpieniu od poboru opłat, a wszystkie czynności z tym związane przeprowadzono zgodnie z obowiązującą procedurą⁵⁷.

W przypadku umów w modelu „utrzymaj standard”, działania wykonawców analizowane były na bieżąco przez służby Oddziału odpowiedzialne za nadzór umowy, co znajdowało odzwierciedlenie w comiesięcznych protokołach odbiorów lub protokołach jakości, służących do rozliczenia kontraktów.

Oczekiwania służb ratowniczych i reakcja pracowników jednostek terenowych Oddziału na zdarzenia na odcinkach dróg nieobjętych modelem „utrzymaj standard” były przedmiotem narad utrzymaniowych z Kierownikami Rejonów. Ogólnie przyjęta była zasada, że pracownik GDDKiA, który przyjechał na miejsce zdarzenia podejmował działania w zakresie uszkodzonej infrastruktury drogowej. Nie zabezpieczał miejsca zdarzenia, jak miało to miejsce w przypadkach umów w modelu „utrzymaj standard”. W wyniku tych analiz, w 2016 r. Oddział podjął decyzję o wprowadzeniu grup interwencyjnych⁵⁸, umożliwiających współpracę zarządcy drogi ze służbami ratowniczymi oraz zabezpieczanie miejsc zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 916-939, 1993-2003, 2065-2084)

Współpraca z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie organizacji i prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

2.1.5. Zarówno Centrala GDDKiA, jak i Oddział, podejmowały działania w celu ustalenia zasad współpracy poszczególnych służb uczestniczących w działaniach ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. Dotyczyły one w szczególności:

- określenia i uzgodnienia w roku 2011 przez Oddział zasad użytkowania urządzeń ViaAUTO w pojazdach służb ratowniczych i Policji w celu efektywnego przejazdu przez miejsca poboru opłat na płatnej autostradzie A2;
- zawartego w dniu 12 września 2014 r. przez Dyrektora Oddziału z Komendantem

⁵⁷ Procedura odstąpienia od poboru opłat wprowadzona Zarządzeniem nr 47 GDDKiA z 17 lipca 2015 r. Zagadnienie to, od 30 lipca 2015 r., reguluje również 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).

⁵⁸ W ramach umów „Usługi w zakresie utrzymania czystości pasa drogowego i zieleni przydrożnej oraz grupy interwencyjnej w latach 2016-2019”.

Wojewódzkim Policji w Łodzi porozumienia w sprawie koordynacji działań obu jednostek przy realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego na autostradach administrowanych przez Oddział. W porozumieniu ustalono zasady współpracy oraz sposób dokumentowania wykonywanych działań, a także schematy czasowej organizacji ruchu (w szczególności oznakowania) na A1 i A2;

- podjętej w 2013 r. z inicjatywy Centrali GDDKiA współpracy z Komendą Główną PSP, w efekcie której wypracowane zostały projekty:
 - o porozumienia ramowego w sprawie współpracy jednostek organizacyjnych PSP i GDDKiA w zakresie współdziałania podczas zdarzeń drogowych oraz poprawy brd na drogach krajowych,
 - o zasad postępowania zarządcy drogi podczas zdarzeń na zarządzanej sieci dróg krajowych, określających obowiązki wszystkich podmiotów biorących udział w akcji ratowniczej, w tym zasady organizacji łączności.

Oba dokumenty nie zostały ostatecznie wdrożone.

W celu uporządkowania zasad współpracy poszczególnych służb uczestniczących w działaniach ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych w 2016 r. Oddział przygotował PDR dla poszczególnych odcinków dróg. Plany te zostały zatwierdzone i przekazane do wspólnego stosowania.

Ponadto, na terenie CZR organizowane były cykliczne spotkania koordynacyjne służb, dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa na płatnym odcinku A2 i w miejscach poboru opłat. Na spotkaniu w grudniu 2015 r. ustalono m.in. zasady wzajemnej współpracy i powiadamiania, w związku z likwidacją KAP.

(dowód: akta kontroli str. 142, 1116-1138, 1436-1535, 1798-1809, 2092-2102)

Dodatkowo Oddział podjął próbę osiągnięcia porozumienia ze Strażą Pożarną w sprawie uzgodnienia zasad odbioru drogi po zakończeniu działań ratowniczych, szczególnie w sytuacji, gdy pozostają ślady niezakończonych działań jak choćby zalegający na jezdni zużyty sorbent. W tym celu w dniu 23 stycznia 2014 r. odbyło się spotkanie w siedzibie Oddziału, a uczestniczył w nim przedstawiciel PSP. Spotkanie zakończyło się ustaleniami, których jednak nie zapisano w formie porozumienia.

W ocenie Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, współpraca w zakresie przekazywania informacji o zdarzeniach najlepiej układa się z PSP. Informacje przekazywane były najszybciej, lecz nie zawsze zawierały wszystkie szczegóły, natomiast Policja przekazywała informacje z opóźnieniem, ale określające rzetelne informacje.

(dowód: akta kontroli str. 1798-1809, 1993-2003, 2092-2102)

Ustalone
nieprawidłowości

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

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Nawiązanie bezpośredniej łączności radiowej na miejscu działań ratowniczych przez przedstawiciela zarządcy drogi lub firmy utrzymaniowej z Kierującym Działaniami Ratowniczymi (KDR) i jednostkami ksrq oraz innymi podmiotami biorącymi udział w działaniach, było możliwe za pośrednictwem m.in. telefonów komórkowych i stacjonarnych oraz kontaktów telefonicznych z dyspozytorem numeru alarmowego 112 lub dyspozytorem danej jednostki. W przypadku zaistnienia takiej konieczności, KDR wzywał przedstawicieli zarządcy na miejsce zdarzenia drogowego, następnie współpraca pomiędzy służbami była prowadzona bezpośrednio na miejscu zdarzenia. W ocenie Oddziału, taka współpraca była wystarczająca i nie ma potrzeby zastosowania dodatkowego systemu łączności.

Jedynie na A2 na odcinku Konin – Stryków zbudowana została wewnętrzna sieć telefoniczna łącząca budynek CZR, Policji, obwody utrzymania autostrady w Strykowie

i Wartkowicach oraz miejsca poboru opłat. Umożliwiło to bezpośredni kontakt z dyżurnym w CZR, dyżurnymi służb utrzymaniowych, służb liniowych oraz operatorem poboru opłat, a także umożliwiło przekierowanie zgłoszenia z kolumn alarmowych bezpośrednio do dyspozytora Policji. System łączności alarmowej istniejący na tym odcinku autostrady spełniał wymagania § 107 rozporządzenia MI w sprawie autostrad płatnych.

Sieć łączności autostradowej o dużej przepustowości wykorzystywana była do komunikacji z urządzeniami przydrożnymi, pobierania opłat, łączności alarmowej, przekazywania danych z różnych systemów, a także do zapewnienia we wszystkich obiektach dostępu do sieci Internet. I tak, pomiędzy CZR i stanowiskiem PID w Oddziale oraz stanowiskiem PID w Centrali zestawione zostało stałe łącze w sieci Internet, umożliwiające zdalny dostęp do zasobów Centrum.

Ponadto, Centrum posiadało na wyposażeniu radiotelefony, a w budynku CZR oraz w samochodzie będącym w dyspozycji Kierownika Centrum i samochodach patrolowych firm utrzymaniowych, znajdowały się radiotelefony CB. Ponadto, dyżurni PID w Łodzi i w Centrum w Strykowie mieli dostęp do telefonu informacji drogowej, zapewniającej bezpośrednią łączność w wydzielonej sieci internetowej pomiędzy PID-ami we wszystkich Oddziałach GDDKiA, Centralą GDDKiA oraz innymi Centrami Zarządzania Ruchem. Użytkownicy dróg mieli możliwość całodobowego kontaktu poprzez ogólnopolski numer 19111. Sieć pozwala na przełączanie zgłoszeń do PID właściwego Oddziału. Ponadto, Centrum miało również dostęp do sieci rozległej WAN łączącej wszystkie jednostki GDDKiA na terenie kraju.

Na S8 łączność z urządzeniami przydrożnymi (stacjami meteorologicznymi i kamerami) zainstalowanymi na odcinku od Piotrkowa Tryb. do granicy województw łódzkiego i mazowieckiego została zapewniona - do czasu wykonania docelowej sieci światłowodowej - poprzez sieć telefonii GSM/GPRS.

(dowód: akta kontroli str. 716-726, 849-854, 1556-1577, 1798-1809, 1993-2003, 2092-2102)
Pozostałych odcinków autostrad⁵⁹, na których nie pobierano opłat, nie wyposażono w łączność alarmową. W trakcie budowy dróg wykonano na nich części pasywne infrastruktury ITS, tj. rurociągi i kanalizację teletechniczną, poszerzenia korpusu drogi w miejscu planowanych lokalizacji urządzeń, platformy dla instalacji telefonów alarmowych, przyłącza do zasilania urządzeń, a w Centrum Zarządzania Ruchem przygotowano warunki dla wyposażenia istniejącego stanowiska o obsługę dodatkowych urządzeń. Rozbudowano też rurociągi i kanalizację teletechniczną pomiędzy budynkiem CZR i A1 w taki sposób, aby łącznością autostradową można było objąć pozostałe odcinki.

Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, instalacja systemów ITS na pozostałych autostradach i drogach ekspresowych planowana jest przed rozpoczęciem ich eksploatacji jako płatnych.

(dowód: akta kontroli str. 1798-1809, 1870-1886)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

⁵⁹ Wybudowanych w latach poprzednich odcinków autostrad: A1 od węzła Kowal do węzła Łódź Północ oraz A2 od węzła Łódź Północ do granicy województw łódzkiego / mazowieckiego oraz oddanego do użytkowania w 2016 r. odcinka autostrady A1 od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn.

3. Wyposażenie Oddziału oraz wyszkolenie pracowników uczestniczących bądź prowadzących działania ratownicze na autostradach i drogach

3.1. Stan wyposażenia wykorzystywanego do zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom na drogach oraz do wsparcia działań ratowniczych

System wyposażania w sprzęt i wyposażenie wykorzystywane do zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom na drogach oraz do wsparcia działań ratowniczych

Opis stanu
faktycznego

Wyposażenie firm utrzymaniowych oraz Oddziału/Rejonu i ich pracowników pozwalało na bezpieczne prowadzenie przez nich działań w celu utrzymania dróg oraz usuwanie większości skutków zdarzeń drogowych.

Rejony wyposażone były w sprzęt i środki transportowe wspomagające utrzymanie bezpieczeństwa na drogach oraz wsparcie działań ratowniczych. Były to w szczególności: samochody ciężarowe, unimogi⁶⁰ wraz z osprzętem, rozsypywarki, plugi, lemiesze, myjki do znaków, piły, kosiarki i wykaszarki do trawy. Ponadto, użytkowane w Rejonach samochody, przystosowane do wykonywania prac porządkowych lub remontowych, wyposażono w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, służące do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót⁶¹.

Pracownicy Oddziału/Rejonów, w zależności od rodzaju i warunków wykonywanych czynności, wyposażeni byli w środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze oraz środki higieny osobistej. Pracownicy wykonujący czynności w obszarze pasa drogowego wyposażeni zostali w odzież ochronną ostrzegawczą⁶².

Ponadto, umowy z wykonawcami utrzymania określały niezbędne wyposażenie w sprzęt i materiały, zarówno do kompleksowego utrzymania drogi, jak i pozwalające na przywrócenie miejsca zdarzenia drogowego do przejezdności, m.in. w pojazdy patrolowe i interwencyjne z niezbędnym kompletem narzędzi, brygady robocze, schematy i procedury zmian organizacji ruchu wraz z elementami tej organizacji (w tym komplety znaków awaryjnych, przyczepy sygnalizacyjne i zapory drogowe) oraz podstawowe środki łączności (CB radio, telefon komórkowy).

Oddział nie posiadał sorbentu. Nie uwzględniał też w swoim budżecie wydatków związanych z jego zakupem. Niemniej jednak, w przypadku dróg utrzymywanych w systemie „Utrzymaj Standard”, w treści kontraktów⁶³ zobowiązano firmy utrzymaniowe do posiadania sorbentu w celu neutralizacji niewielkich plam ropopochodnych.

(dowód: akta kontroli str. 1548-1581, 1792-1793, 1993-2003, 2140-2158)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Rejony nie były dostatecznie przygotowane do usuwania skutków zdarzeń drogowych, bowiem nie posiadał środka (sorbentu) przeznaczonego do neutralizacji substancji chemicznych, w tym płynów eksploatacyjnych pojazdów. Nie uwzględniał też w swoim budżecie wydatków związanych z jego zakupem. Ponadto, jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, służby drogowe Rejonów nie posiadały odpowiedniej wiedzy, kwalifikacji

⁶⁰ Uniwersalne nośniki narzędzi, tzw. „unimog”.

⁶¹ Zespólone lampy ostrzegawcze ze światłem żółtym błyskowym, a w razie potrzeby lampę roboczą do oświetlania pobocza, przyczepki sygnalizacyjne, zapory drogowe, znaki pionowe i inne.

⁶² Kamizelki odblaskowe, kurtki ocieplone, płaszcze przeciwdeszczowe, hełmy, rękawice i okulary ochronne.

⁶³ W których określono wyposażenie samochodu patrolowego.

oraz sprzętu i środków ochrony osobistej do wykonywania prac związanych z likwidacją i utylizacją odpadów chemicznych. Służby drogowe nie zostały też przeszkolone w zakresie usuwania substancji sorbentami.

Zgodnie z treścią wyjaśnień, powyższe wynikało z przyjętego na podstawie stanowiska Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej⁶⁴ założenia, iż neutralizacją i usuwaniem substancji chemicznych (niebezpiecznych) z pasa drogowego zajmują się jednostki ratowniczo-gaśnicze.

NIK wskazuje, że stosownie do art. 19 i 20 ustawy o drogach publicznych, utrzymanie i ochrona drogi, w tym podejmowanie działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu należy do obowiązków zarządcy drogi.

Jak zauważył Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 22 maja 2001 r.⁶⁵, w gestii zarządcy drogi leży podejmowanie „takiego działania, by droga była wykorzystywana zgodnie z jej przeznaczeniem, a pod względem technicznym zapewniała bezpieczeństwo użytkownikom (...)”.

Zgodnie z § 16 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego⁶⁶, do obowiązku jednostek ksrp faktycznie należy m.in. ratownictwo chemiczne, tj. neutralizacja substancji niebezpiecznych. Tym niemniej, zdaniem NIK, jeżeli na drodze mamy do czynienia z substancją lub odpadami powypadkowymi, które należy usunąć w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, a ich usunięcie nie mieści się w zakresie ratownictwa chemicznego, obowiązek ten spoczywa na zarządcy drogi.

Takie samo stanowisko zostało zaprezentowane w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 2003 r.⁶⁷, z którego wynika m.in., że do obowiązków zarządcy drogi należy obowiązek usunięcia plamy oleju z jezdni, stwarzającej bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób i mienia. Ponadto, w ocenie NIK, skoro w zawieranych kontraktach Oddział zobowiązał firmy utrzymaniowe do posiadania i stosowania sorbentu, nic nie stoi na przeszkodzie, aby Rejony zostały również wyposażone w substancje neutralizujące, a ich pracownicy przeszkoleni w zakresie ich stosowania.

(dowód: akta kontroli str. 1548-1581, 1792-1793, 1993-2003, 2140-2158)

3.2. Szkolenie pracowników biorących udział bądź współpracujących z innymi służbami w działaniach ratowniczych

Komórki organizacyjne Oddziału odpowiadające za szkolenie pracowników biorących udział bądź współpracujących z innymi służbami w działaniach ratowniczych oraz realizacja szkoleń

Ćwiczenia ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Koordinację zagadnień dotyczących szkolenia pracowników w zakresie realizowanych zadań przypisano do kompetencji poszczególnych komórek organizacyjnych.

Pracownicy Oddziału brali udział w zorganizowanych przez jednostki PSP ćwiczeniach w zakresie prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych:

⁶⁴ Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – z upoważnienia ministra – z dnia 7 maja 2012 r. na zapytanie nr 895 w sprawie sporu kompetencyjnego pomiędzy Państwową Strażą Pożarną a przedstawicielami zarządcy drogi podczas prowadzenia działań ratowniczych związanych z wyciekami płynów eksploatacyjnych pojazdów na powierzchnię drogi, powstałym wskutek zdarzeń komunikacji drogowej lub wad środków transportu.

⁶⁵ II SA 1323/00, LEX nr 75527.

⁶⁶ Dz.U. z 2011 r. Nr 46, poz. 239.

⁶⁷ II CKN 1374/00.

- w styczniu 2015 r. na S8e na terenie MOP Sięganów; w ich wyniku, jednostki biorące udział w ćwiczeniach ustaliły m.in. sposób zabezpieczenia/otwierania bram wjazdowych przez wyposażenie odpowiednich służb w jednakowe klucze, a Oddział ujednolicił pikietaż drogi od węzła Łask w kierunku Łodzi;
- w dniu 13 maja 2016 r. na nowo wybudowanym odcinku A1 w okolicach węzła Łódź Południe; w ich wyniku sprawdzono stopień przygotowania firm utrzymaniowych do wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu oraz umiejętności koordynacji przez pracowników GDDKiA.

Ćwiczenia te miały charakter praktycznych działań ratowniczych i podejmowane były w celu doskonalenia współpracy podmiotów biorących w nich udział. Pozwalały służbom ratowniczym na zapoznanie się z infrastrukturą drogową, a GDDKiA poprzez udział w ćwiczeniu służb liniowych, miała możliwość weryfikacji przygotowania i wyposażenia do podjęcia i prowadzenia działań zapewniających przejezdnosć lub zmierzających do odtworzenia tej przejezdnosć. Wyniki ćwiczeń pozwoliły na stwierdzenie, że wszystkie podmioty biorące w nich udział były dobrze przygotowane do realizacji zadań określonych w planach działań ratowniczych, a współpraca między nimi przebiegała właściwie.

Pracownicy Oddziału brali też udział w organizowanych przez wykonawcę autostrady A1 ćwiczeniach w dniach 25-27 kwietnia i 11 maja 2016 r., podczas których odbyły się m.in. pokazy demontażu barier przez ekipę wykonawcy. Uczestniczyli również w spotkaniach koordynacyjnych służb na płatnym odcinku A2. Dodatkowo, Zastępca Naczelnika Wydziału BRDiZR brał udział w spotkaniach plenarnych Grupy Wykonawczej Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, organizowanych przez Centralę GDDKiA.

Przy wsparciu Oddziału, w dniu 11 maja 2016 r. odbyły się ćwiczenia pokazowe na S8e „Bezpieczna szkoła przy drodze”, zorganizowane dla dzieci przez redakcję „Transportu polskiego”.

Ponadto, pracownicy Oddziału zostali zapoznani z „Zasadami postępowania zarządcy drogi podczas zdarzeń na zarządzanej sieci dróg krajowych”, PDR dla poszczególnych dróg, projektami tymczasowych organizacji ruchu w czasie zdarzeń drogowych, a także przeszkoleni z zakresu BHP i udzielania pierwszej pomocy.

(dowód: akta kontroli str. 39-72, 856-860, 1376-1523, 1781-1797)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, działalność w badanym obszarze.

Opis stanu
faktycznego

4. Działania na rzecz zapewnienia warunków bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych

4.1. Podejmowane przez Oddział działania na rzecz zapewnienia warunków bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych były zgodne z zarządzeniem Nr 28 GDDKiA w przedmiotowej sprawie⁶⁸. Dotyczyły one w szczególności prowadzonego monitoringu (wizyjnego i telefonicznego) przez CZR i PID oraz bieżącego monitoringu stanu infrastruktury ratowniczej, poprzez:

1. Objazdy dróg dokonywane przez pracowników Oddziału oraz służby wykonawcy utrzymującego autostradę. Objazdy (dzienne i nocne) miały na celu prowadzenie

⁶⁸ Zarządzenie Nr 28 z dnia 9 czerwca 2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, opublikowane na stronie Internetowej GDDKiA [<http://www.gddkia.gov.pl/pl/2291/Rok-2014>].

bieżącej kontroli dróg pod względem utrzymania i ochrony oraz stanu technicznego pasa drogowego, a także kontrolę stanu infrastruktury ratowniczej. Analiza dzienników objazdu autostrad A1 i A2 za kwiecień 2015 r. i kwiecień 2016 r. wykazała, że w 2015 r. w przypadku autostrady A1 od węzła Tuszyn do Piotrkowa Tryb., a w 2016 r. na wszystkich odcinkach autostrad A1 i A2 objazdy przeprowadzane były i dokumentowane zgodnie z wytycznymi Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁶⁹. Dla A1 na odcinkach od północnej granicy województwa do Strykowa oraz dla obu odcinków A2 objazdy były wykonywane jeden raz dziennie, tj. niezgodnie z Zarządzeniem GDDKiA Nr 36 z dnia 8 listopada 2007 r.⁷⁰. Nieprawidłowość ta była przedmiotem ustaleń Najwyższej Izby Kontroli w wyniku kontroli P/15/086 „Wykonywanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad zadań związanych z utrzymaniem i remontami dróg”⁷¹. W wyniku realizacji wniosku pokontrolnego NIK, na wniosek Dyrektora Oddziału, Zarządzeniem nr 56 z dnia 17 listopada 2015 r. zrezygnowano z obowiązku dwukrotnego dokonywania przez pracowników GDDKiA objazdów dróg krajowych i autostrad utrzymywanych w systemie „Utrzymaj Standard”, na rzecz dokonywania objazdów zgodnie z zatwierdzonym harmonogramem.

W ramach umów na utrzymanie autostrad w systemie „Utrzymaj Standard” służba wykonawcy miała obowiązek patrolowania drogi z częstotliwością do ośmiu razy na dobę. W wyniku objazdów, dokonywano sprawdzenia stanu jezdni, pasa drogowego oraz wszystkich elementów wyposażenia drogi i obiektów inżynierskich, pod kątem zapewnienia brd oraz usuwano występujące zagrożenia.

2. Kontrole poprawności wykonywania objazdów, realizowane m.in. poprzez:
 - bieżącą obserwację patroli wykonawcy utrzymania przez służbę liniową,
 - kontrolę pracy służby liniowej oraz wykonawcy utrzymania przez Kierownika Rejonu i koordynatorów umów,
 - kontrolę Rejonów przez pracowników Oddziału.
3. Przeglądy okresowe wynikające z Prawa budowlanego.
4. Kontrole i audyty stanu brd, przedstawione w pkt 4.3. niniejszego wystąpienia.
5. Ćwiczenia ratownicze organizowane przez PSP, opisane w pkt 3.2. wystąpienia.
6. Informacje uzyskiwane od Policji i użytkowników dróg.

(dowód: akta kontroli str. 712-715, 730-773, 834-854, 890-915, 940-944, 1011-1115, 1139-1523, 1556-1577, 1798-1809, 1905-1921)

Działania komórek organizacyjnych Oddziału odpowiadających za systemy i infrastrukturę bezpieczeństwa

4.2. Za utrzymanie stanu infrastruktury bezpieczeństwa (barier ochronnych, znaków pionowych i poziomych) ze strony Oddziału odpowiadały: Wydział Dróg i Sieci Drogowej, Wydział BRDiZR oraz Rejony dróg. Bezpośrednio, obowiązek ten był realizowany przez wykonawców utrzymania dróg w ramach podpisanych umów w tym zakresie, głównie poprzez objazdy dróg i dokonywanie bieżących napraw. Ponadto, pracownicy Oddziału/Rejonu weryfikowali poprawność wykonywania tych prac, m.in. podczas bieżących objazdów dróg lub prowadzonych kontroli.

Wszelkie uszkodzenia infrastruktury odnotowywano w dziennikach objazdów.

Nadzór nad utrzymaniem infrastruktury i systemów zarządzania ruchem na terenie administrowanym przez Oddział należał do zadań Wydziału BRDiZR.

⁶⁹ Nw. Zarządzenie Nr 36 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

⁷⁰ Zarządzenie Nr 36 z dnia 8 listopada 2007 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wytycznych dokonywania objazdów dróg krajowych.

⁷¹ LLO.410.002.01.2015.

Na podstawie zawartych umów, Oddział zlecił administrację i zapewnienie utrzymania ciągłości pracy systemów i urządzeń oraz wykonywanie prac związanych z bieżącym utrzymaniem i przeglądami.

Rozwój istniejących systemów i budowa nowych były koordynowane przez Centralę GDDKiA w ramach prac związanych z budową Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem.

(dowód: akta kontroli str. 39-72, 81-92, 890-915, 1027-1115, 1139-1375, 1556-1577, 1905-1912, 1977-1988)

Kontrole stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych

4.3. Na podstawie zarządzenia nr 28 GDDKiA, w badanym okresie pracownicy Oddziału/Rejonów przeprowadzili 18 kontroli ogólnych stanu brd (po dziewięć w 2015 i 2016 r.), obejmując nimi wszystkie odcinki zarządzanych przez Oddział w tym czasie dróg ekspresowych i autostrad. Wszystkie raporty kontroli sporządzone zostały zgodnie z wytycznymi stanowiącymi załącznik do ww. zarządzenia. Oprócz ustaleń dokonanych w wyniku przeprowadzanej kontroli, ujęto w nich również wykaz defektów stwierdzonych w wyniku kontroli poprzedniej, ich klasyfikację, wydane wobec nich rekomendacje oraz sposób ich realizacji.

Zawarte w raportach zalecenia w szczególności dotyczyły konieczności podjęcia:

- działań inwestycyjnych (np. budowy ogrodzenia przy ciągu A1 Tuszyn – Piotrków Tryb.),
- działań, których realizacja wymagała zmiany/aktualizacji projektu organizacji ruchu,
- działań do realizacji przez Rejony w ramach prac utrzymaniowych.

W większości przypadków rekomendacje do realizacji przez Rejony zostały poddane analizie, zrealizowane lub podjęto działania zmierzające do ich realizacji (ustawiono lub przestawiono znaki, skorygowano zakończenia barier, zgłoszono naprawę gwarancyjną, rozpoczęto postępowania o udzielenie zamówień publicznych).

Dodatkowo, pracownicy Rejonów przeprowadzili kontrole objazdowe wszystkich odcinków autostrad i dróg ekspresowych pod kątem prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków, urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń brd. Spośród 16 kontroli przeprowadzonych w 2015 r. dziewięć odbyło się przy udziale przedstawiciela Policji.

Na zlecenie Centrali GDDKiA Oddział przeprowadził osiem kontroli szczegółowych. W raportach z kontroli inspektorzy BRD zalecili m.in. prowadzenie bieżących prac utrzymaniowych nawierzchni i oznakowania.

(dowód: akta kontroli str. 1208-1375, 1784-1789, 1905-1976)

Usuwanie z jezdni autostrady i drogi ekspresowej materiałów (w tym ropopochodnych), które zanieczyściły jezdnię, w wyniku zdarzenia na drodze oraz jej oczyszczenia w celu zapewnienia przejezdności

4.4. Już w trakcie kontroli P/15/086 „Wykonywanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad zadań związanych z utrzymaniem i remontami dróg”⁷² NIK wskazywała na trwający spór kompetencyjny pomiędzy GDDKiA a PSP w zakresie podmiotu właściwego do usunięcia (likwidacji) z powierzchni drogi, w tym jezdni autostrady i drogi ekspresowej, materiałów (m.in. ropopochodnych), które zanieczyściły jezdnię na skutek zdarzeń drogowych.

Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, zdarzały się sytuacje, że w ramach współpracy z PSP prowadzone były wspólne działania. Jednostki PSP zbierały sorbent wraz z zanieczyszczeniami

⁷² LLO.410.002.01.2015.

i pozostawiały na poboczu drogi w workach, które były odwożone przez służby utrzymaniowe. GDDKiA podjęła działania polegające na nawiązaniu współpracy z podmiotami prowadzącymi i zabezpieczającymi działania ratownicze (PSP, Policja). W szczególności, w 2013 r. przygotowała projekt „Zasad postępowania zarządcy drogi podczas zdarzeń na zarządzanej sieci dróg krajowych”, który został wstępnie uzgodniony przez PSP, jednak wskutek wielokrotnych zmiany aktów prawnych nie został dotąd ostatecznie zatwierdzony. Pomimo tego, PSP i GDDKiA podejmowały, w ramach współpracy podczas zdarzeń drogowych, działania zgodne z zawartymi w ww. projekcie zapisami.

(dowód: akta kontroli str. 1011-1020, 1116-1138, 1763-1778)

Według PDR z sierpnia 2016 r., do usunięcia odpadów pozostałych po kolizjach i wypadkach (wrak pojazdu, elementy pojazdu, ładunek) zobowiązany jest sprawca zdarzenia. W przypadku braku możliwości usunięcia odpadów przez ww., odpady usuwa zarządca drogi lub właściwy terenowo starosta⁷³, jeśli wymagają tego względy ochrony i życia ludzi lub środowiska. Jeżeli akcja ratunkowa prowadzona jest przez jednostki ksrq, substancje wytworzone podczas działań ratowniczych, w tym zużyty sorbent, PSP usuwa poza jezdnię i zabezpiecza przed możliwością skażenia środowiska. Służby zarządcy drogi, po otrzymaniu informacji od PSP, oczyszczają pas drogowy z tych substancji.

(dowód: akta kontroli str. 142)

Usuwanie z autostrady i drogi ekspresowej unieruchomionych pojazdów

4.5. Usuwanie z autostrad i dróg ekspresowych pojazdów, w tym wraków, które brały udział w wypadkach odbywało się na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym⁷⁴. Jak wynika z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, obowiązek usunięcia pojazdu i pozostałości pokolizyjnych spoczywa na sprawcy zdarzenia drogowego, stosownie do dyspozycji policjanta lub osoby dowodzącej akcją ratowniczą.

Zarządca drogi i działające w jego imieniu służby utrzymaniowe zabezpieczały uszkodzony pojazd, natomiast powiadamianie o konieczności jego usunięcia było organizowane przez Policję.

Pojazdy z ładunkiem niebezpiecznym, w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa przewozu, usuwane były na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych⁷⁵, na koszt właściciela środka transportu, na wyznaczone miejsca postojowe, stosownie do dyspozycji przeprowadzającego kontrolę.

(dowód: akta kontroli str. 142, 1763-1778)

Systemy elektroniczne wspierające działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

4.6. Systemy elektroniczne wspierające działania na rzecz brd zainstalowano wyłącznie na A2 na odcinku Konin – Stryków i S8 na odcinku od Piotrkowa Tryb. do granicy województwa łódzkiego/mazowieckiego.

Systemy na A2 obejmowały w szczególności:

- system zarządzania ruchem, którego zadaniem była również integracja wszystkich systemów (dedykowane oprogramowanie: CONDUCT+),
- system przekazywania informacji dla kierowców, składający się z tekstowych i graficznych znaków zmiennej treści, zainstalowanych na jezdni głównej autostrady i łącznicach oraz tekstowych i pryzmowych znaków zmiennej treści zainstalowanych na skrzyżowaniach łącznic i dróg zewnętrznych,

⁷³ Na podstawie art. 101 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21).

⁷⁴ Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

⁷⁵ Dz.U. z 2016 r. poz. 1834.

- system telefonii alarmowej, składający się z kolumn alarmowych ustawionych co 2 km po obu stronach autostrady, umożliwiających kontakt użytkowników drogi z operatorem CZR,
- system wewnętrznej sieci interkom, umożliwiający kontakt użytkowników drogi z dyspozytorem systemu poboru opłat,
- system kamer telewizji przemysłowej, udostępniających na bieżąco sterowany obraz z rejonu węzłów autostradowych,
- system automatycznego wykrywania zdarzeń drogowych i niewłaściwego zachowania kierowców na węzłach, pasach włączenia i wyłączenia⁷⁶,
- system osłony meteorologicznej, dostarczający informacje o stanie nawierzchni jezdni, warunkach atmosferycznych, automatycznie wywołujący alarmy i ostrzeżenia,
- system zbierania danych o ruchu, gromadzący dane statystyczne o ruchu drogowym zbieranych na węzłach autostradowych i wykorzystywany do tworzenia bieżących informacji o poziomie swobody ruchu na autostradzie,
- system łączności autostradowej, zapewniający wymianę danych pomiędzy CZR, a urządzeniami przydrożnymi,
- system łączności telefonicznej zapewniający łączność głosową pomiędzy obiektami wzdłuż autostrady,
- system oceny czasu przejazdu zlokalizowany na drogach dojazdowych do autostrady, dający możliwość oceny drożności istotnych dróg dojazdowych do aglomeracji miejskiej.

Na S8 zainstalowane były: system osłony meteorologicznej i system kamer telewizji przemysłowej⁷⁷.

(dowód: akta kontroli str. 730-773, 1905-1912, 1993-2003)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym obszarze.

5. Działania Oddziału GDDKiA związane z zapewnieniem sprawnego rozładowywania korków i zatorów drogowych na autostradzie lub drodze ekspresowej

Opis stanu
faktycznego

Organizacja monitorowania przejezdności dróg, identyfikacji zdarzeń drogowych i likwidacji ich skutków

Za monitorowanie przejezdności dróg, identyfikację zdarzeń drogowych oraz likwidację ich skutków odpowiadali w szczególności:

- pracownicy służby liniowej Oddziału oraz służby wykonawcy utrzymującego autostradę wykonujący objazdy dróg,
- dyżurni PID i CZR.

(dowód: akta kontroli str. 39-117, 712-726, 834-854, 890-926, 1556-1577, 1905-1912)

Procedury związane z rozładowywaniem korków i zatorów drogowych oraz działania w tym zakresie

Procedury związane z rozładowywaniem korków i zatorów drogowych sformalizowane

⁷⁶ Umożliwiał przetwarzanie obrazu wizyjnego dla potrzeb analiz ruchu drogowego, rejestrację obrazu i zarządzanie systemem.

⁷⁷ Zainstalowano 25 kamer na węzłach, a aktualne zdjęcia odnawiane są co 10 minut. System dostarczał statyczne zdjęcia pasa jezdni ilustrujące stan nawierzchni.

zostały tylko w odcinka A2, na którym pobierano opłaty. Od dnia 26 czerwca 2015 r. na odcinku tym, w przypadku powstania zatorów, w wyniku których mogło dojść do sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, obowiązywała procedura⁷⁸ odstąpienia od poboru opłat. Zgodnie z jej treścią, po powzięciu informacji o wystąpieniu zdarzenia drogowego lub powstaniu zatoru Dyrektor Oddziału dokonuje analizy przyczyn jego powstania i w przypadku zatoru w ramach Punktu Poboru Opłat lub Stanowiska Poboru Opłat oraz w sytuacji braku możliwości zastosowania innych środków⁷⁹, jest uprawniony do podjęcia decyzji o odstąpieniu od poboru opłat za przejazd autostradą lub jej odcinkiem.

Na pozostałych odcinkach nie ustalono szczegółowych procedur monitorowania przejezdności dróg i identyfikacji zdarzeń drogowych. Prowadzone w tym zakresie działania wynikały z zakresów obowiązków pracowników Oddziału i Rejonów, zadań Centrum i PID, obowiązków określonych w umowach utrzymaniowych⁸⁰ oraz instrukcji wprowadzania stałych i czasowych organizacji ruchu na sieci dróg krajowych zarządzanych przez Oddział⁸¹. Ponadto, na podstawie porozumienia z dnia 12 grudnia 2014 r. o koordynacji działań, zawartego pomiędzy Komendantem Wojewódzkim Policji w Łodzi a Dyrektorem Oddziału, zarządca drogi wspierał działania Policji w czynnościach zabezpieczenia miejsca zdarzenia.

Procedury związane z przywracaniem płynności ruchu na drodze zostały ustalone w zatwierdzonych w sierpniu 2016 r. PDR. W szczególności określały one tryb informowania o zdarzeniach drogowych oraz zasady współpracy z Policją przy wyznaczaniu objazdów zablokowanych dróg, w tym schematy objazdów.

(dowód: akta kontroli str. 142, 916-939, 1524-1535, 1905-1912, 1993-2005, 2025-2064)

W Oddziale nie zostały określone szczegółowe parametry, takie jak długość zatoru (poza płatnym odcinkiem A2) lub przewidywany czas jego trwania, które wywołują określone działania. Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami, podejmowane działania wynikały z praktyki oraz doświadczenia i nie zostały ujęte w sformalizowane procedury. Zależały od miejsca i charakteru zdarzenia oraz prognozy czasu trwania. W przypadku powstania sytuacji znamionującej możliwość długotrwałego zablokowania pojazdów bez możliwości ewakuacji z drogi, Oddział kierował wniosek o udzielenie stosownej pomocy do Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego lub Powiatowego Centrum Zarządzania Kryzysowego, które podejmowały stosowne do potrzeby i sytuacji działania. I tak, w roku 2013, gdy w wyniku orkanu Ksawery w zaspie śnieżnej na całą noc utknęły pojazdy na drodze Nr 1. CZK zorganizował miejsce noclegowe dla podróżnych oraz posiłki dostarczane do uwięzionych pojazdów przez Straż Pożarną. W badanym okresie taka sytuacja nie wystąpiła. Zastępca Dyrektora wskazała także, że Oddział nie posiadał ani środków finansowych, ani struktur na takie działania. Nie ustalał też żadnych dokumentach ewentualnego zakresu doraźnego

⁷⁸ Zarządzenie nr 47 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 17 lipca 2015 r. Na mocy § 3 weszło ono w życie z dniem podpisania, tj. 17 lipca 2015 r., z mocą obowiązującą od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 901), tj. 26 czerwca 2015 r.

⁷⁹ Np. wprowadzenia objazdów, zwiększenia obsady na PPO, ręcznego wydawania dokumentów potwierdzających wjazd na autostradę lub uruchomienia na PPO pasów o zmiennym kierunku ruchu.

⁸⁰ W zakresie częstotliwości objazdów, obowiązku niezwłocznego powiadamiania zarządcy drogi/PID/Centrum o zaistniałych na terenie objętym zamówieniem zdarzeniach drogowych.

⁸¹ M.in. procedura zgłaszania i prowadzenia robót w pasie drogowym na sieci zarządzanej przez Oddział, wprowadzona z dniem 27 sierpnia 2015 r., procedura zgłaszania i wprowadzenia czasowych organizacji ruchu drogowego dla robót inwestycyjnych prowadzonych w pasie drogowym na sieci zarządzanej przez Oddział, wprowadzona z dniem 17 września 2015 r. oraz instrukcja wprowadzania stałych i czasowych organizacji ruchu drogowego na sieci dróg krajowych zarządzanych przez Oddział, wprowadzona z dniem 8 lutego 2016 r.

wsparcia dla osób unieruchomionych w korkach. W zależności od oceny sytuacji, potrzeb i możliwości możliwe było udzielenie jednostkowej pomocy w niewielkim zakresie – np. dostarczenie wody do pojazdów, w których znajdują się małe dzieci.

(dowód: akta kontroli str. 1905-1912, 1989-1992)

System informowania w czasie rzeczywistym o sytuacji na autostradzie i drogach ekspresowych i możliwych objazdach

5.3. W Oddziale nie funkcjonował jednolity system informowania w czasie rzeczywistym o sytuacji na autostradach i drogach ekspresowych i możliwych objazdach. W przypadku płatnego odcinka autostrady A2, długość zatoru monitorowana była za pomocą kamer wizyjnych oraz system zbierania danych o ruchu, przez detektory zainstalowane w rejonie węzłów autostradowych. Informacje i ostrzeżenia o utrudnieniach na drodze przekazywane były za pomocą znaków i tablic zmiennej treści, w sposób określony w zasadach ogólnych formułowania komunikatów dla kierowców. Dodatkowo operator CZR miał możliwość przekazania - przy użyciu radiotelefonu CB - komunikatów bezpośrednio do kierowców oraz udzielania informacji przez system telefonii alarmowej i całodobowy telefon zgłoszeniowy, którego numer – w sytuacjach neutralnych - był wyświetlany na tekstowych znakach zmiennej treści.

W przypadku pozostałych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, długość zatoru monitorowana była w oparciu o informacje przekazywane przez: patrole służb utrzymaniowych, pracowników służby liniowej Oddziału, wykonawców robót, użytkowników dróg, patrole Policji, a także w oparciu o dane z ogólnodostępnych portali internetowych dostarczających dane o aktualnym natężeniu ruchu.

Informacje o aktualnej sytuacji na autostradach i drogach ekspresowych Oddział przekazywał użytkownikom dróg w sposób określony w zarządzeniu nr 55 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 8 października 2008 r.⁸², za pomocą:

- bieżąco aktualizowanej mapy warunków drogowych oraz plików xml zawierających informacje o utrudnieniach w ruchu (dla dostawców usług mapowych i nawigacyjnych) na stronie internetowej GDDKiA,
- całodobowej informacji drogowej 19111,
- komunikatów o utrudnieniach, rozsyłanych do lokalnych i ogólnopolskich mediów przez PID w Oddziale, PID w Centrali oraz rzecznika prasowego Oddziału,
- zdjęć z kamer drogowych, dostępnych przez stronę internetową GDDKiA⁸³.

(dowód: akta kontroli str. 716-728, 849-854, 1905-1912, 1993-2003, 2103-2194)

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

⁸² Zarządzenie nr 55 GDDKiA z 8 października 2008 r. w sprawie organizacji oraz zasad gromadzenia i przetwarzania informacji o warunkach ruchu na drogach krajowych http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/z/zarzadzenia-generalnego-dyrektor_6335/documents/scan1222.pdf

⁸³ <http://www.gddkia.gov.pl/pl>.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

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

1. Umieszczenie na A1 na odcinku od węzła Tuszyn do Piotrkowa Trybunalskiego – do czasu wprowadzenia zmienionej organizacji ruchu w związku z jej zapowiadaną przebudową – stosownego oznakowania ostrzegającego i obniżenie obowiązującej na nim maksymalnej dopuszczalnej prędkości.
2. Rzetelne odnotowywanie wszystkich danych dotyczących zdarzeń drogowych.
3. Zapewnienie wyposażenia Rejonów w sprzęt i środki do neutralizacji substancji chemicznych, które nie są chemicznie niebezpieczne.
4. Niezwłoczne zatwierdzenie i wdrożenie Planu Działań Ratowniczych dla A1 dla odcinka od węzła Łódź Północ do węzła Tuszyn.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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 Delegatury NIK w Łodzi.

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.

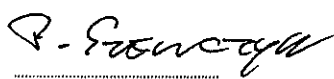
Łódź, dnia 20 grudnia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Łodzi

Kontroler:
Agnieszka Tomalska
Główny specjalista k.p.

Dyrektor
Przemysław Szewczyk


.....
podpis


.....
Podpis

