



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.011.01.2018

Pan Przemysław Maliszkiewicz
Dyrektor Oddziału
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Opolu
ul. Mieczysława Niedziałkowskiego 6
45-085 Opole

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/18/033 – Zapewnienie należytego stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu ¹ , ul. Mieczysława Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Przemysław Maliszkiewicz, Dyrektor Oddziału ² , od 3 marca 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: – Andrzej Kałużny, Dyrektor Oddziału, od 27 października 2014 r. do 11 stycznia 2017 r., – Jerzy Roczek, pełniący obowiązki Dyrektora Oddziału, od 12 stycznia 2017 r. do 2 marca 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Ocena stanu technicznego dróg. 2. Dobór zadań w zakresie remontu, przebudowy i utrzymania dróg krajowych w aspekcie ich stanu technicznego. 3. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją zadań. 4. Wykorzystanie przyznanych środków finansowych na realizację zadań. 5. Ochrona dróg.
Okres objęty kontrolą	Lata 2015-2018 (I półrocze) ³
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁴
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontrolerzy	1. Zygmunt Świętek, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/85/2018 z dnia 6 września 2018 r. 2. Krzysztof Rajczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/86/2018 z dnia 6 września 2018 r.

(akta kontroli str. 1-5)

¹ Dalej: Oddział.

² Dalej: Dyrektor.

³ W celach porównawczych przedstawiono również dane statystyczne za lata 2013 i 2014.

⁴ Dz. U. z 2017 r. poz. 524, ze zm., dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna⁵ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia wykonywanie przez Oddział w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad⁶ zadań w zakresie zapewnienia należytego stanu technicznego zarządzanych dróg krajowych.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W okresie objętym kontrolą Oddział prawidłowo realizował zadania zarządcy dróg krajowych określone art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷, a dotyczące m.in. a/ utrzymania nawierzchni dróg, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą; b/ prowadzenia ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów; c/ przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; d/ wprowadzania ograniczeń w ruchu pojazdów.

W celu zapewnienia właściwego bieżącego utrzymania dróg dokonywano – zgodnie z wytycznymi Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁸ – ich objazdów oraz przeprowadzano okresowe kontrole stanu technicznego dróg, o których mowa w przepisach art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁹. Kontrole te wykonywali pracownicy Oddziału posiadający odpowiednie uprawnienia budowlane, a ich wyniki należycie dokumentowano.

Oddział, zgodnie z wytycznymi Generalnego Dyrektora DKiA, przeprowadzał coroczne badania diagnostyczne stanu nawierzchni dróg. Wyniki tych badań, a także m.in. wyniki kontroli okresowych oraz pomiary natężenia ruchu, uwzględniano przy doborze zadań w ramach bieżącego utrzymania, remontów i przebudów dróg. Podejmowane przez jednostkę kontrolowaną działania miały na celu doprowadzenie do poprawy stanu technicznego administrowanych dróg krajowych. Jednak z przyczyn niezależnych od Oddziału (w tym m.in. na skutek stosowania, poczynawszy od 2016 r., nowej metodologii wyznaczania kategorii ruchu pojazdów, mającej wpływ na klasyfikację parametrów stanu technicznego nawierzchni przy corocznej kampanii diagnostycznej) stan techniczny nawierzchni dróg krajowych zarządzanych przez Oddział był zmienny.

Z porównania danych (z roku następnego do stosunku do roku poprzedniego) o długości odcinków dróg krajowych Oddziału w stanie dobrym, niezadawalającym i złym wynikało m.in., że w latach 2013-2017 miał miejsce przyrost długości dróg w stanie: a/ dobrym (o 39,9 km w 2014 r. i o 68,5 km w 2017 r.), b/ niezadawalającym (o 42 km w 2015 r. i o 18,8 km w 2016 r.) i c/ złym (o 34,5 km w 2015 r. i o 28 km w 2016 r.), jak również spadek długości dróg w stanie: a/ dobrym (o 75,9 km w 2015 r. i o 46,8 km w 2016 r.), b/ niezadawalającym (o 21,4 km w 2014 r. i o 62,8 km w 2017 r.) oraz c/ złym (o 9,6 km w 2014 r. i o 7,3 km w 2017 r.).

W Oddziale prawidłowo sprawowany był nadzór nad przygotowaniem i realizacją remontów dróg. Kontrolę jakości wykonanych robót i stosowanych materiałów przeprowadzali pracownicy Oddziału, pełniący funkcje inspektorów nadzoru inwestorskiego. Prawidłowość wykonanych robót weryfikowano również przy

⁵ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁶ Dalej: GDDKiA.

⁷ Dz. U. z 2018 r. poz. 2068.

⁸ Dalej: Generalny Dyrektor DKiA.

⁹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, ze zm.

wykorzystaniu własnego, akredytowanego laboratorium drogowego. Jednostka kontrolowana podejmowała skuteczne działania w celu pełnego wykorzystania środków finansowych przyznanych na utrzymanie, remont, przebudowę, budowę i ochronę dróg. Plany finansowe na lata 2015-2017 wykonano w pełni, realizując z przyznanych środków większość ujętych w nich zadań. W wyniku prowadzonych działań w latach 2015-2018 (I półrocze) przebudowano 6,6 km dróg, a 139,06 km dróg wyremontowano. Zabiegi remontowe na drogach przeprowadzano również w ramach robót utrzymaniowych, obejmując nimi m.in. 438,2 tys. m² nawierzchni dróg. Oddział podejmował również działania w zakresie ochrony dróg przed ruchem pojazdów nienormatywnych, m.in. budując i utrzymując miejsca do ważenia pojazdów oraz budując system preselekcji wagowej pojazdów w ruchu. Prawdłowo wydawano również zezwolenia na przejazd pojazdów ponadnormatywnych.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły zaniechania bieżącej aktualizacji obowiązujących w kontrolowanej jednostce aktów wewnętrznych oraz niespójności zapisów dotyczących stanu nawierzchni zarządzanych dróg pomiędzy protokołami kontroli okresowych a dziennikami objazdu dróg. Nieprawidłowości te nie miały jednak istotnego wpływu na zapewnienie należytego stanu technicznego dróg i nie uzasadniały obniżenia oceny ogólnej skontrolowanej działalności.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Ocena stanu technicznego dróg

1.1. Długość dróg krajowych, ich wartość oraz ograniczenia w ruchu pojazdów

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z postanowieniami § 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestrów numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom¹¹ ewidencja dróg krajowych (w tym autostrad) zarządzanych przez Oddział była prowadzona w formie elektronicznej, z wykorzystaniem systemu pn. *Bank Danych Drogowych*¹² zawierającego informacje określające m.in.: a/ dane administracyjne (granice, zarząd, kategorie drogi, obszary zabudowane itd.), b/ węzły (drogi krzyżujące, łącznice, elementy węzła itp.), c/ geometrię dróg (jezdnię, kierunki ruchu, pasy, pobocza itd.), d/ zagospodarowanie pasa drogowego (zjazdy, miejsca obsługi podróżnych, parkingi, chodniki, drogi rowerowe itd.), e/ nawierzchnie drogowe (warstwy drogi, pobocza, przełomy itd.), f/ wyposażenie pasa drogowego (znaki poziome i pionowe, sygnalizacja itd.), g/ dane ewidencyjne (odcinki ewidencyjne, książki drogi), jak też mapy techniczno-eksploatacyjne (w skali 1:100 000). Kontrola zapisów systemu *BDD* wykazała m.in., że były one aktualizowane zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów ww. rozporządzenia, tj. do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.

(akta kontroli str. 81-402)

Oddział zarządzał drogami krajowymi oraz obiektami inżynierskimi, których łączna długość oraz liczba wynosiła: a/ na koniec 2013 r. – 873,352 km (753,412 km

¹⁰ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹¹ Dz. U. Nr 67, poz. 582.

¹² Autorstwa Informatyki Bankowej POLSOFT Spółki z o. o. z siedzibą w Poznaniu. Dalej: *BDD*.

w rozwinięciu na pojedynczą jezdnię) oraz 269 obiektów¹³; b/ na koniec 2014 r. oraz 2015 r. – 872,568 km¹⁴ (753,804 km) oraz 269 obiektów; c/ na koniec 2016 r. – 866,826 km (754,465 km) oraz 269 obiektów¹⁵; d/ na koniec 2017 r. – 859,602 km (747,241 km) i 277 obiektów¹⁶; e/ na 30 czerwca 2018 r. – 865,155 km (747,828 km) oraz 278 obiektów¹⁷.

(akta kontroli str. 63-80, 1408)

Oddział, na podstawie corocznie przeprowadzanych pomiarów cech techniczno-eksploatacyjnych¹⁸, sporządzał oceny stanu nawierzchni dróg krajowych, w których określał m.in. ogólny stan nawierzchni drogowej (jako dobry, niezadawalający lub zły) – w stosunku do ogólnej długości dróg objętych badaniami.

W 2013 r. badaniem objęto 846,7 km dróg (tj. 96,9% długości dróg zarządzanych przez Oddział), z których: a/ 596,1 km (70,4%) było w stanie dobrym, b/ 179,1 km (21,2%) – w stanie zadawalającym, c/ 71,5 km (8,4%) – w stanie złym. W latach 2014-2015 badaniem objęto odpowiednio 855,6 km oraz 856,2 km dróg (tj. 98,1% długości dróg zarządzanych przez jednostkę kontrolowaną), z których: a/ w stanie dobrym było odpowiednio 636 km (74,3%) i 560,1 km (65,4%), b/ w stanie zadawalającym – 157,7 km (18,4%) i 199,7 km (23,3%), c/ w stanie złym – 61,9 km (7,3%) i 96,4 km (11,3%). W 2016 r. zbadano 856,2 km dróg (tj. 98,8% długości dróg zarządzanych przez Oddział), z których: a/ 513,3 km (60%) było w stanie dobrym, b/ 218,5 km (25,5%) – znajdowało się w stanie zadawalającym, c/ 124,4 km (14,5%) było w stanie złym. Natomiast w 2017 r. objęto ww. badaniami łącznie 854,6 km dróg (tj. 99,4% długości dróg zarządzanych przez jednostkę kontrolowaną), z których: a/ w stanie dobrym było 581,8 km (68,1%), b/ w stanie zadawalającym – 155,7 km (18,2%), c/ w stanie złym – 117,1 km (13,7%).

(akta kontroli str. 1030-1088)

Wartość dróg wraz z obiektami inżynierskimi w okresie lat 2013-2018 (I półrocze), w przypadku wartości początkowej wzrosła o 753 068 tys. zł (tj. z 6 172 287 tys. zł w 2013 r. do 6 210 169,1 tys. zł na dzień 30 czerwca 2018 r.) oraz spadła

¹³ Stanowiących 12 odcinków dróg, w tym: a/ autostradą A4 – 193,224 km i 129 obiektów inżynierskich (22,1% długości dróg i 48% ilości obiektów inżynierskich administrowanych przez Oddział); b/ DK11 – 55,997 km i 11 obiektów (6,4%; 4,1%); c/ DK38 – 41,067 km i dwa obiekty (4,7%; 0,7%) oraz DK38a – 0,711 km i jeden obiekt (0,1%; 0,4%); d/ DK39 – 51,002 km i 13 obiektów (5,8%; 4,8%); e/ DK40 – 79,688 km i 22 obiekty (9,1%; 8,2%) oraz DK40a – 3,321 km i jeden obiekt (0,4%; 0,4%) i DK40b – 4,934 km i pięć obiektów (0,6%; 1,9%); f/ DK41 – 32,965 km i 10 obiektów (3,8%; 3,7%) oraz DK41a – 3,143 km (0,4%); g/ DK42 – 73,455 km i 12 obiektów (8,4%; 4,5%); h/ DK43 – 7,235 km i jeden obiekt (0,8%; 0,4%); i/ DK45 – 112,946 km i 18 obiektów (12,9%; 6,7%) oraz DK45b – 2,891 km (0,3%); j/ DK46 – 112,956 km i 25 obiektów (12,9%; 9,3%) oraz DK46a – 6,480 km i sześć obiektów (0,7%; 2,2%) i DK46c – 3,405 km i dwa obiekty (0,4%; 0,7%); k/ DK88 – 6,523 km (0,7%); l/ DK94 – 76,857 km i dziewięć obiektów (8,8%; 3,3%) oraz DK94c – 5,123 km i dwa obiekty (0,6%; 0,7%).

¹⁴ W okresie tym miało miejsce skrócenie o 0,784 km długości drogi A4 (z 193,440 km do 192,440 km).

¹⁵ W okresie tym miało miejsce skrócenie o 6,403 km długości drogi A4 (z 193,224 km do 186,037 km) oraz zwiększenie o 0,661 km długości drogi DK46 (z 112,295 km do 112,956 km), jak też zmniejszenie do 21 liczby obiektów inżynierskich na DK40 i zwiększenie do 26 liczby obiektów inżynierskich na DK46.

¹⁶ W 2017 r. z ewidencji Oddziału zdjęto DK94c i dwa obiekty inżynierskie w ciągu tej drogi. Ponadto miało miejsce skrócenie: a/ o 0,924 km długości drogi DK45 (z 112,946 km do 112,022 km), b/ o 0,661 km długości drogi DK46 (z 112,956 km do 112,295 km wraz z jednym obiektem inżynierskim), c/ o 0,426 km długości drogi DK94 (z 76,857 km do 76,431 km), d/ o 5,523 km długości drogi DK94c (z 5,523 km do 0 km), jak też zmniejszenie (na DK39 – o jeden obiekt; na DK41 – o pięć obiektów; na DK46 – o jeden obiekt; na DK94c – o dwa obiekty) oraz zwiększenie (na DK41b – o dziewięć obiektów; na DK46g – o osiem obiektów) liczby obiektów inżynierskich.

¹⁷ W 2018 r. do ewidencji wprowadzono trzy nowe odcinki dróg (tj. DK41b, DK46g oraz DK46i), a ponadto miało miejsce skrócenie: a/ o 9,977 km długości drogi DK41 (z 32,965 km do 22,988 km), b/ o 14,104 km długości drogi DK46 (z 112,295 km do 98,191 km) oraz zwiększenie o 29,634 km łącznej długości dróg (tj. DK41b – o 9,576 km, DK46g – o 14,736 km i DK46i – o 5,322 km), jak też zwiększenie o jeden obiekt (na DK39) ilości obiektów inżynierskich.

¹⁸ Do 2014 r. w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN), a od 2015 r. w ramach Diagnostyki Stanu Nawierzchni (DSN). Długości odcinków badanych dróg podana w rozwinięciu na pojedynczą jezdnię.

o 516 742,5 tys. zł po uwzględnieniu ich umorzenia (tj. z 4 955 729,2 tys. zł w 2013 r. do 4 438 987 tys. zł wg stanu na 30 czerwca 2018 r.)¹⁹.

(akta kontroli str. 728, 1407)

Według stanu na dzień 30 czerwca 2018 r. na zarządzanych przez Oddział drogach o łącznej długości 574,708 km²⁰ obowiązywało ogółem 51 ograniczeń w ruchu pojazdów (na odcinkach o łącznej długości 19,649 km), w tym 16 wynikających z niespełniania warunków technicznych²¹ oraz 35 ograniczeń prędkości²² niezwiązanych ze stanem technicznym drogi (a wprowadzonych np. w związku z występowaniem wypadków drogowych).

Ograniczenia związane z niespełnianiem warunków technicznych obowiązywały na: a/ DK11 – jedno (nienormatywny łuk poziomy) na odcinku 0,680 km, stanowiącym 1,2% długości tej drogi; b/ DK39 – sześć (ograniczenia skrajni poziomej, pionowej, nienormatywne łuki poziome) o łącznej długości wynoszącej 1,685 km, tj. 3,3% długości tej drogi; c/ DK40 – cztery²³ (ograniczenia skrajni pionowej, nienormatywne łuki poziome, ograniczenie ruchu pieszych) o łącznej długości wynoszącej 0,485 km, tj. 3,3% jej długości; d/ DK41 – jedno (ograniczenie skrajni poziomej) na odcinku 0,866 km, stanowiącym 3,8% długości tej drogi; e/ DK42 – jedno (nienormatywny łuk poziomy) na odcinku 0,312 km, stanowiącym 0,4% jej długości; f/ DK45 – jedno na odcinku 0,035 km, stanowiącym 0,03% jej długości; g/ DK46 – jedno na odcinku 0,040 km, stanowiącym 0,04% jej długości; h/ DK94 – jedno²⁴ na odcinku 0,008 km, stanowiącym 0,01% długości tej drogi.

(akta kontroli str. 729-730)

W strukturze organizacyjnej Oddziału wyodrębniono m.in. pięć Rejonów²⁵, które zarządzały drogami o łącznej długości wynoszącej dla: a/ Rejonu w Brzegu – 186,037 km²⁶, b/ Rejonu w Kędzierzynie-Koźlu – 182,671 km²⁷, c/ Rejonu w Kluczborku – 157,689 km²⁸, d/ Rejonu w Nysie – 162,220 km²⁹, e/ Rejonu w Opolu – 176,538 km³⁰.

Szczegółowym badaniom kontrolnym, w zakresie objętym kontrolą NIK, poddano pięć odcinków dróg krajowych i autostrady o łącznej długości 551,246 km, zarządzanych przez: a/ Rejon w Brzegu – autostrada A4 o długości 192,440 km (100% jej długości); b/ Rejon w Kędzierzynie-Koźlu – trzy drogi krajowe o łącznej długości 83,265 km (w tym DK38a – 0,711 km, DK45 – 44,627 km i DK94 –

¹⁹ Wartość początkowa, umorzenie oraz wartość końcowa dla poszczególnych lat wynosiła: a/ na 31 grudnia 2013 r. – 6 172 287 014,97 zł; 586 289 894,28 zł; 5 585 997 120,69 zł; b/ na 31 grudnia 2014 r. – 5 992 415 628,09 zł; 6 860 624 600,79 zł; 5 131 791 027,30 zł; c/ na 31 grudnia 2015 r. – 5 997 076 505,24 zł; 1 123 419 368,94 zł; 4 873 657 136,30 zł; d/ na 31 grudnia 2016 r. – 6 012 005 655,71 zł; 1 393 306 752,70 zł; 4 618 698 903,01 zł; e/ na 31 grudnia 2017 r. – 6 204 350 416,50 zł; 1 631 497 137,54 zł; 4 572 853 278,96 zł; f/ na 30 czerwca 2018 r. – 6 210 169 067,09 zł; 1 771 182 302,71 zł; 4 438 986 764,38 zł.

²⁰ Tj. na DK11, DK39, DK40 i DK40b, DK41, DK42, DK45, DK46 oraz DK94.

²¹ Tj. na DK11, DK39, DK40, DK41, DK42, DK45, DK46 oraz DK94. Łączna długość tych odcinków wynosiła 4,111 km, tj. 0,7% łącznej długości tych dróg.

²² Tj. na DK11, DK39, DK40 i DK40b, DK42 oraz DK45. Łączna długość tych odcinków wynosiła 15,538 km, tj. 4,1% łącznej długości tych dróg.

²³ W tym jedno na obiekcie inżynierskim położonym w ciągu tej drogi.

²⁴ Na obiekcie inżynierskim położonym w ciągu tej drogi.

²⁵ W Brzegu, Kędzierzynie-Koźlu, Kluczborku, Nysie i Opolu.

²⁶ A4 – 186,037 km (100% długości drogi zarządzanej przez Oddział), w tym 175,442 km długość dwóch jezdni a 10,595 km – długość jezdni węższych.

²⁷ DK38 – 41,067 km (100%) i DK38a – 0,711 km (100%); DK40 – 43,991 km (55,2%) i DK40b – 4,934 km (100%); DK45 – 44,627 km (39,8%) i DK45b – 2,891 km (100%); DK88 – 6,523 km (100%); DK94 – 37,927 km (49,6%).

²⁸ DK11 – 55,997 km (100%); DK42 – 60,554 km (82,4%); DK43 – 7,235 km (100%); DK45 – 33,903 km (30,3%).

²⁹ DK40 – 35,697 km (44,8%) i DK40a – 3,321 km (100%); DK41 – 22,988 km (100%) i DK41a – 3,143 km (100%); DK46 – 64,032 km (65,2%), DK46c – 3,405 km (100%), DK46g – 14,736 km (100%) i DK46i – 5,322 km (100%).

³⁰ DK 39 – 51,002 km (100%); DK42 – 12,901 km (17,6%); DK45 – 33,492 km (29,9%); DK46 – 34,159 km (34,8%) i DK46a – 6,480 km (100%); DK94 – 38,504 km (50,4%).

37,927 km); c/ Rejon w Kluczborku – dwie drogi krajowe o łącznej długości 89,900 km (w tym DK11 – 55,997 km i DK45 – 33,903 km); d/ Rejon w Nysie – droga krajowa (DK46) o długości 79,322 km; e/ Rejon w Opolu – trzy drogi krajowe o łącznej długości 106,319 km (w tym DK45 – 34,416 km, DK46 – 32,973 km i DK94 – 38,930 km).

(akta kontroli str. 63-80)

1.2. Plan kontroli okresowych i diagnostyki stanu nawierzchni

Opis stanu
faktycznego

Realizację zadań określonych w art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych (tj. przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg) Dyrektor Oddziału zgodnie z postanowieniami wynikającymi z regulaminów organizacyjnych³¹ powierzył Wydziałowi Dróg i Sieci Drogowej³² oraz poszczególnym Rejonom. Zakres zadań Wydziału Dróg obejmował m.in. kontrole, analizy i oceny stanu dróg, oraz realizację zadań związanych z prowadzeniem i koordynacją działań w Diagnostyce Stanu Nawierzchni³³. Zadania poszczególnych Rejonów obejmowały natomiast m.in. dokonywanie objazdów i kontroli dróg (oraz podejmowanie decyzji mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości), jak też wykonywanie przeglądów dróg wymaganych przepisami ustawy Prawo budowlane (art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2).

(akta kontroli str. 13-62)

W trzech opracowaniach pn. *Wytyczne działania w zakresie procedur dot. zarządzania drogami w Oddziale i Rejonach*³⁴ Dyrektor określił m.in. zasady dokonywania objazdów i przeglądów dróg oraz ich dokumentowania. Ww. *Wytyczne* dotyczyły zarówno kontroli przeprowadzanej co najmniej raz w roku (o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane), jak i kontroli przeprowadzanej co najmniej raz na pięć lat (o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy), przy czym nie przewidywały one obowiązku sporządzania planów realizacji tych kontroli. *Wytyczne nr 3* zobowiązywały wykonawców ww. kontroli okresowych do przeprowadzania ich we wrześniu lub październiku każdego roku oraz do sporządzania dokumentacji fotograficznej stwierdzonych uszkodzeń w stanie technicznym jezdni, poboczy, elementów odwodnienia, chodników, oznakowania, barier ochronnych i skarp, a wykazanych w protokołach przeglądu dróg.

(akta kontroli str. 752-842)

W kontrolowanym okresie działania Oddziału dotyczące DSN koordynowała Centrala GDDKiA³⁵, która corocznie określała: a/ zakres badanych cech techniczno-eksploatacyjnych (równość podłużna i poprzeczna, szorstkość, ugięcie, odbłaskowość oznakowania poziomego), b/ długość odcinków dróg objętych kampanią diagnostyczną, c/ rodzaj stosowanego sprzętu pomiarowego (profilograf laserowy RSP, zestawy SRT-3 lub TWO, zestawy FWD, urządzenia RMT) wraz ze wskazaniem oddziału GDDKiA tym sprzętem dysponującego, d/ teren działania oddziału, na którym miały zostać przeprowadzone pomiary, e/ harmonogram kampanii diagnostycznej, jak też przekazywała do oddziałów GDDKiA wyniki tych

³¹ Zarządzenie nr 23/2014 Dyrektora Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu (zmienione zarządzeniem nr 6/2015 z dnia 23 lutego 2015 r.) oraz zarządzenie nr 4/2017 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Oddziałowi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu (zmienione zarządzeniem nr 2/2018 z dnia 28 marca 2018 r.).

³² Dalej: Wydział Dróg.

³³ Dalej: DSN. Zagadnienia dotyczące DSN regulowane były zarządzeniem nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni (zmienione zarządzeniem nr 60 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2015 r.).

³⁴ Zatwierdzonymi przez Dyrektora: w grudniu 2010 r., grudniu 2015 r. i lipcu 2017 r., dalej *Wytyczne*, tj. odpowiednio: *Wytyczne nr 1*, *Wytyczne nr 2* oraz *Wytyczne nr 3*.

³⁵ W 2013 r. – Departament Zarządzania Drogami i Mostami, w latach 2014-2017 – Departament Zarządzania Drogami i Mostami, w 2018 r. – Departament Zarządzania Siecią Dróg Krajowych.

pomiarów po zakończonej kampanii diagnostycznej. Jednostka kontrolowana corocznie przekazywała natomiast do właściwych oddziałów GDDKiA informacje o odcinkach dróg podlegających diagnostyce, ich długości oraz rodzaju pomiarów na nich realizowanych.

W latach 2015-2017, zgodnie z postanowieniami wynikającymi z zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i jej elementów³⁶, pomiary w zakresie DSN przeprowadzono na wszystkich drogach zarządzanych przez Oddział, tj. na odcinkach dróg o łącznej długości wynoszącej 856,231 km (w latach 2015-2016) oraz 854,560 km (w 2017 r.)³⁷.

(akta kontroli str. 1089-1132, 1279-1406)

1.3. Prawidłowość przeprowadzania kontroli (przeglądów)

Opis stanu
faktycznego

W żadnych z ww. *Wytycznych* nie określono sposobu dokonywania oceny stanu technicznego dróg w wyniku przeprowadzonych kontroli okresowych, ani też nie nałożono na osoby przeprowadzające te kontrole obowiązków dotyczących uzgadniania treści protokołów kontroli z przedstawicielami Oddziału. Natomiast we wszystkich *Wytycznych* potwierdzono, że osoby wykonujące kontrole okresowe na podstawie przepisów art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane powinny posiadać uprawnienia budowlane odpowiedniej specjalności³⁸.

W objętym kontrolą okresie osoby przeprowadzające kontrole, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ww. ustawy, posiadały odpowiednie uprawnienia.

(akta kontroli str. 5-12, 754-767, 770-842)

Określone w *Wytycznych* wzory protokołów kontroli okresowych spełniały wymogi określone art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 1a ustawy Prawo budowlane. Wykonujący okresowe kontrole pięcioletnie dokonywali m.in. sprawdzenia wykonania zaleceń z poprzednich kontroli, jak też oceny przydatności dróg do dalszego użytkowania (kontrole pięcioletnie).

(akta kontroli str. 5-12, 754-767, 770-842)

W latach 2015-2017 w Oddziale przeprowadzono ogółem 78 kontroli okresowych³⁹ - w tym 62 (79,5%) kontrole, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane i 16 kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy - z tego 37 kontroli okresowych⁴⁰ na pięciu drogach objętych szczegółową kontrolą NIK (w tym 30 kontroli rocznych i siedem kontroli pięcioletnich).

³⁶ Dalej: zarządzenie w sprawie DSN.

³⁷ Podana długość odcinków dróg poddanych ocenie jest zgodna z długością dróg wykazanych w sporządzanych przez Oddział rocznych ocenach stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych. Techniczna długość odcinków dróg poddanych DSN była większa, co wynikało z przyjętej w GDDKiA metodologii wykonywania pomiarów, tj. wykonywania pomiarów różnych parametrów na tym samym odcinku drogi, jak też rozróżnianie pasów ruchu dróg. Uwzględniając powyższe uwarunkowania badania DSN przeprowadzono na odcinkach dróg krajowych o długości wynoszącej: a/ 2 254 km w 2015 r., b/ 2 317 km w 2016 r., c/ 2 030 km w 2017 r., d/ 1 980 km do sierpnia 2018 r.

³⁸ Określonych w obowiązujących do 10 sierpnia 2014 r. przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578 ze zm.) oraz w obowiązującym od 25 września 2014 r. rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. poz. 1278, ze zm.).

³⁹ Ogółem po 26 kontroli w każdym roku. W 2015 r. przeprowadzono 12 (46,2%) kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane i 14 (53,8%) kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 tej ustawy natomiast w latach 2016-2017 przeprowadzono po 25 (96,2%) kontroli, które powinny być przeprowadzane co najmniej raz w roku oraz protokołów przeglądów rocznych i po jednej (3,8%) kontroli, która powinna być przeprowadzona co najmniej raz na pięć lat.

⁴⁰ W tym: a/ w 2015 r. - 6 kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane protokołów oraz 6 kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy; b/ w 2016 r. - 12 kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy; c/ w 2017 r. - 12 kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i jedna kontrola, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane.

Według informacji jednostki kontrolowanej, w latach 2015-2016 kontrolami okresowymi objęto wszystkie odcinki dróg zarządzanych przez Oddział⁴¹, a w 2017 r. – odcinki zarządzanych dróg o łącznej długości 835,875 km, tj. 97,8%, przy czym niepełna realizacja przeglądów okresowych wynikała z przekazania odcinków DK46, DK94 i DK94c innym zarządcom dróg.

Opisy zaleceń sformułowanych w wyniku wykonanych kontroli dróg zawarte były w 63 protokołach kontroli okresowych (51 protokołach kontroli rocznych i 12 protokołach kontroli pięcioletnich), z tego w 26 protokołach przeglądów okresowych dróg objętych kontrolą NIK (22 protokoły kontroli rocznych⁴² i cztery protokoły kontroli pięcioletnich⁴³). Fakt zrealizowania zaleceń wcześniejszych kontroli zapisano ogółem w 39 protokołach⁴⁴ (30 protokołach kontroli rocznych i dziewięciu protokołach kontroli pięcioletnich), z tego w 18 protokołach kontroli dróg objętych szczegółową kontrolą NIK (14 protokołach kontroli rocznych⁴⁵ i czterech protokołach kontroli pięcioletnich⁴⁶).

W 78 protokołach zawarto opis stanu technicznego nawierzchni ogółem dla 546 odcinków dróg, z których 186 zakwalifikowano do stanu dobrego (34,1%), 355 zakwalifikowano do stanu zadawalającego (65%) i pięć do stanu złego (0,9%)⁴⁷.

Dla dróg objętych kontrolą NIK opis stanu technicznego nawierzchni zawarto ogółem dla 267 odcinków dróg, z których 96 zakwalifikowano do stanu dobrego (36%), 166 zakwalifikowano do stanu zadawalającego (62,2%) i pięć do stanu złego (1,9%)⁴⁸.

W opisie odcinków dróg podawano m.in. ich pikietaż (bez podania długości), rodzaj stwierdzanych nieprawidłowości (np. spękania nawierzchni, jej deformacje). Opisy odcinków dróg, jak też zaleceń wynikających z kontroli okresowych, nie zawierały informacji nakazujących wprowadzenie ograniczeń w ich użytkowaniu. Obowiązku podania tych informacji nie sformułowano również i w *Wytocznych nr 1-3*.

(akta kontroli str. 102-324)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

Nie zapewniono należytej rzetelności w dokumentowaniu stanu nawierzchni, gdyż w dziennikach objazdów dróg nie ujmowano uszkodzeń nawierzchni i ich lokalizacji, które były jednak w dniach dokonywania tych objazdów ujmowane w protokołach kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy Prawo budowlane.

Z porównania danych zawartych w protokołach kontroli okresowych oraz w dziennikach objazdu dróg wynikało m.in., że przedstawiane w protokołach kontroli okresowych opisy stwierdzanych nieprawidłowości stanu nawierzchni dróg nie były jednocześnie ujmowane w kolumnie 5 *Zauważone usterki, braki i uszkodzenia oraz ich lokalizacji* dzienników objazdów dróg⁴⁹. Przykładowo w protokołach okresowych

⁴¹ W 2015 r. w okresie od 10 marca do 17 września, a w 2016 r. w okresie od 1 marca do 19 października.

⁴² A4 – dwa protokoły; DK11 – trzy protokoły; DK45 – 12 protokołów; DK46 – trzy protokoły; DK94 – dwa protokoły.

⁴³ A4 – jeden protokół; DK45 – 2 protokoły; DK94 – jeden protokół.

⁴⁴ W przypadku 24 protokołów z 2018 r. sprawdzenie wykonania zaleceń będzie mieć miejsce w 2019 r.

⁴⁵ A4 – dwa protokoły; DK11 – trzy protokoły; DK45 – dziewięć protokołów.

⁴⁶ A4 – jeden protokół; DK45 – 2 protokoły; DK94 – jeden protokół.

⁴⁷ Z tego 431 odcinków dróg opisano w protokołach przeglądu rocznego (152 stan dobry – 31 w 2015 r., 55 w 2016 r., 56 w 2017 r.; 274 stan zadawalający – 38, 110, 126; pięć stan zły – 2, 2, 1) oraz 115 odcinków dróg opisano w protokołach przeglądu pięcioletniego (34 stan dobry – 32, 2, 0; 81 stan zadawalający – 51, 30, 0).

⁴⁸ Z tego 216 odcinków opisano w protokołach przeglądu rocznego (79 stan dobry – 15 w 2015 r., 33 w 2016 r., 31 w 2017 r.; 132 stan zadawalający – 15, 51, 31; pięć stan zły – 2, 2, 1) oraz 51 odcinków dróg opisano w protokołach przeglądu pięcioletniego (17 stan dobry – w 2015 r.; 34 stan zadawalający – 24, 10, 0).

⁴⁹ O których mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestrów numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom oraz w załączniku nr 2 do tego rozporządzenia.

kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, dotyczących DK46 wskazano na występowanie np. kolein, spękań siatkowych, lokalne deformacje nawierzchni (wraz z precyzyną ich lokalizacją), a w dziennikach objazdu tej drogi dokonanych w dniach przeprowadzenia kontroli okresowej odnotowano odpowiednio: w 2015 r. – *Nie stwierdzono uszkodzeń infrastruktury BRD*; w 2016 r. – *Nie stwierdzono szkód, braków i awarii w infrastrukturze drogowej mających bezpośredni wpływ na BRD*; w 2017 r. – *Nie stwierdzono zagrożeń dla brd.*

Analogiczne niezgodności wystąpiły również w dziennikach objazdu DK94 oraz w protokołach kontroli okresowej tej drogi, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy.

(akta kontroli str. 266-295, 631-702, 1492-1499, 1524-1590)

Kierownicy Rejonów w Kędzierzynie-Koźlu, Kluczborku, Nysie i Opolu wyjaśniając przyczyny niewykazywania w dziennikach objazdów nieprawidłowych stanów nawierzchni drogi i poboczy wykazanych jednak w protokołach kontroli okresowych stwierdzili m.in., że stosowaną i obowiązującą praktyką było przyjęcie, że stan techniczny dróg i ich nawierzchni przedstawiany był w protokołach z kontroli okresowych. Natomiast codzienne objazdy dróg były kontrolami w zakresie utrzymania dróg i ich ochrony. Dlatego też – zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami – osoby dokonujące codziennych objazdów koncentrowały swą uwagę na sprawach zapewnienia codziennego bezpieczeństwa użytkownikom dróg – co sprowadzało się do spraw dotyczących zdarzeń drogowych i interwencji bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, tj. wymagających natychmiastowego zabezpieczenia lub naprawy (np. konieczność usunięcia w trybie pilnym ubytku nawierzchni, uszkodzonego znaku drogowego lub niesprawności innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Kierownicy Rejonów zobowiązali się do ponownego przeszkolenia swoich pracowników w zakresie wykonywania objazdów dróg i rzetelnego ich odzwierciedlania w dziennikach objazdu dróg.

(akta kontroli str. 1878-1879, 1886-1887, 1907-1908, 1925-1928)

Drogomistrz Rejonu w Opolu wyjaśniając przyczyny niewykazywania w dziennikach objazdów stanów nieprawidłowych nawierzchni drogi i poboczy DK46 i DK94 – wykazanych w protokołach przeglądów okresowych stwierdził m.in., że: różnice w zapisach dzienników objazdu dróg i protokołów ich kontroli okresowej wynikają z faktu, że zadaniem objazdów dróg jest określenie stanu utrzymania i ochrony dróg, a nie stanu technicznego.

(akta kontroli str. 1941-1943)

Zastępca Dyrektora wyjaśniając przyczyny braku dostatecznego nadzoru nad działalnością Rejonów, tj. dopuszczenia do nieujawniania w dziennikach objazdu dróg stanów nieprawidłowych nawierzchni drogi, poboczy wykazywanych jednak w protokołach przeglądów okresowych stwierdził m.in., że: *nie byłem informowany przez kierowników Rejonów, że pracownicy dokonujący objazdów dróg nie odnotowują w książkach objazdu wszystkich zauważonych w trakcie objazdu usterek, braków, uszkodzeń, tj. realizują w sposób nienależyty obowiązki określone Wytycznymi nr 1-3. Ponadto stwierdził, że w związku z ustaleniami kontroli NIK, wskazującymi na nierzetelne realizowanie obowiązków wynikających z codziennych objazdów dróg w ramach kontroli zarządczej zamierzam zwrócić szczególną uwagę na ten aspekt poprzez zobowiązanie Kierowników Rejonów do składania rocznych oświadczeń o zgodności opisów stanów dróg krajowych zawartych w dziennikach objazdu dróg ze stanem faktycznym – przedstawianego w protokołach kontroli okresowych.*

(akta kontroli str. 1868-1870)

1.4. Stan nawierzchni sieci drogowej

Oddział w latach 2014-2018, na podstawie wyników pomiarów SOSN (2014 r.) i DSN (od 2015 r.), corocznie sporządzał oceny stanu nawierzchni sieci dróg krajowych województwa opolskiego⁵⁰. W ocenach tych, obejmujących lata 2013-2017, zawierano m.in. informacje o łącznej długości odcinków dróg krajowych w stanie dobrym, niezadawalającym oraz złym, jak też określano potrzeby remontowe wynikające ze stanu nawierzchni (w podziale na zabiegi zalecane i konieczne). Badania DSN za lata 2015-2017 wykazały, że w:

- 2015 r.: 560,1 km administrowanych dróg (65,4%) było w stanie dobrym, 199,7 km (23,3%) – niezadawalającym, a 96,4 km (11,3%) – złym. Potrzebę realizacji zabiegów koniecznych określono dla 96,4 km (11,3%) dróg, z tego 64,8 km (7,6%) w zakresie zabiegów modernizujących, 16,3 km (1,9%) zabiegów wyrównujących i 15,3 km (1,8%) zabiegów powierzchniowych,
- 2016 r.: 513,3 km (60%) w stanie dobrym, 218,5 km (25,5%) – niezadawalającym, 124,4 km (14,5%) – złym. Potrzebę realizacji zabiegów koniecznych określono dla 124,4 km (14,5%) dróg, z tego 89,8 km (10,5%) w zakresie modernizacji, 2 km (0,2%) wyrównania i 32,7 km (3,8%) w zakresie zabiegów powierzchniowych,
- 2017 r.: 581,8 km (68,1%) w stanie dobrym, 155,7 km (18,2%) – niezadawalającym, 117,1 km (13,7%) – złym. Potrzebę realizacji zabiegów koniecznych określono dla 115,3 km (13,6%) dróg, z tego 102,5 km (12,1%) w zakresie modernizacji, 10,4 km (1,2%) w zakresie zabiegów powierzchniowych i 2,3 km (0,3%) w zakresie wyrównania.

W ww. okresie długość odcinków dróg krajowych poddanych remontom lub przebudowie wynosiła 60,449 km (7,9% długości dróg w zarządzie Oddziału) w 2015 r., 86,231 km (10,1%) w 2016 r. oraz 97,215 km (11,4%) w 2017 r.

(akta kontroli str. 732, 1030-1088)

W rocznych ocenach stanu nawierzchni dróg krajowych na terenie Oddziału za lata 2015-2017 nie zawarto informacji o przyczynach zmian stanu technicznego tych dróg. W ocenie stanu nawierzchni za 2014 r. stwierdzono, że w roku tym *udało się podnieść poziom z roku poprzedniego niewątpliwie dzięki wykonanym na ponad 70 km odcinkach dróg remontom nawierzchni.*

Zastępca Dyrektora i specjalista Zespołu ds. Sieci Drogowej wyjaśniając przyczyny poprawy lub pogorszenia stanu nawierzchni dróg krajowych na terenie Oddziału w latach 2013-2017 stwierdzili m.in., że do czynników mających wpływ na pogorszenie stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych należy zaliczyć: wzrost obciążenia ruchem, w tym szczególnie wzrost ruchu pojazdów ciężarowych; warunki pogodowe, w tym destrukcyjny wpływ warunków zimowych (wielokrotne przejścia temperatury przez 0°C) oraz letnich (nagrzewanie nawierzchni do temperatury około 50°C i w konsekwencji utrata stabilności lepiszcza asfaltowego wiążącego ziarna kruszywa), niewystarczające środki finansowe w odniesieniu do znanych potrzeb w zakresie remontów nawierzchni. Natomiast na poprawę wpływ miały następujące czynniki: oddawanie do ruchu nowych dróg o planowanym 20 letnim okresie bezawaryjnego użytkowania (16,7 km nowych dróg w kontrolowanym okresie), wykonywanie zabiegów utrzymaniowych na istniejącej sieci dróg (rozbudowa, remonty, bieżące utrzymanie dróg).

⁵⁰ Badaniami DSN w latach 2015-2017, zgodnie z wytycznymi Centrali GDDKiA, objęto wszystkie odcinki dróg krajowych Oddziału (100%). Techniczna długość odcinków dróg poddanych DSN była większa (wynika to z metodologii pomiarów, tj. wykonywania pomiarów różnych parametrów na tym samym odcinku drogi, rozróżnianie pasów ruchu) i wynosiła: 2 254 km w 2015 r., 2 317 km w 2016 r., 2 030 km w 2017 r. (1 980 km do sierpnia 2018 r.).

Ponadto Zastępca Dyrektora stwierdził, że weryfikacją skuteczności przyjętych rodzajów interwencji jest coroczna ocena stanu nawierzchni na podstawie zagregowanego wskaźnika obrazującego globalną zmianę stanu nawierzchni w okresie jednego roku. Raport o stanie nawierzchni opracowywany jest corocznie dla całej organizacji GDDKiA, jak i (dla uszczegółowienia informacji) na poziomie Oddziału GDDKiA w Opolu. Raport o stanie nawierzchni sporządzany w Oddziale w Opolu nie zawiera szczegółowej analizy czynników pogarszających i poprawiających stan nawierzchni, ponieważ traktowany jest jedynie jako bank informacji opisujących skuteczność podjętych działań i służący do podejmowania przyszłych decyzji na poziomie operacyjnym, gdzie dopiero są uwzględniane przedmiotowe czynniki wpływu.

(akta kontroli str. 1603-1605, 1609-1611)

W jednostce kontrolowanej w okresie objętym kontrolą nie podejmowano działań, o których mowa w art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, tj. polegających na pozbawieniu drogi dotychczasowej kategorii z jednoczesnym zaliczeniem jej do nowej kategorii). W ww. okresie Oddział podejmował natomiast działania wynikające z art. 10 ust. 5 ww. ustawy (tj. polegające na zastąpieniu odcinka drogi krajowej nowo wybudowanym odcinkiem drogi) oraz w art. 19 ust. 5 tej ustawy (tj. polegające na przekazaniu odcinków dróg krajowych – w związku ze zmianą granic administracyjnych miasta na prawach powiatu – Prezydentowi Miasta Opola).

(akta kontroli str. 1409-1445)

Oddział w kwietniu 2016 r. poinformował Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu⁵¹, że 6 października 2017 r. planuje oddać do użytkowania obwodnicę Nysy (realizowaną jako nowo wybudowane odcinki DK41 i DK46), co skutkowało miało działaniami przewidzianymi w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Następnie protokołami przekazania-przyjęcia PT z 10 października 2017 r. oraz protokołami zdawczo-odbiorczymi z 19 października 2017 r. i z 3 listopada 2017 r., przekazał ZDW m.in. dwa odcinki dotychczasowej DK41 (o łącznej długości 9,977 km) oraz odcinek DK46 (o długości 8,367 km), a także materiały techniczno-ewidencyjne dotyczące tych odcinków oraz obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągach tych dróg. Wraz z przekazaniem dróg nowemu zarządcy Oddział dokonał zmian w ewidencji środków trwałych.

(akta kontroli str. 1409-1425, 1446-1466)

Prezydent Miasta Opola we wrześniu 2016 r. poinformował Oddział, że w związku ze zmianą od 1 stycznia 2017 r. granic administracyjnych miasta Opola⁵² na mocy przepisów ustawy o drogach publicznych przejmie zadania zarządcy dróg zlokalizowanych na włączonych do miasta terenach. W związku z tym ww. organ poprosił jednostkę kontrolowaną o przekazanie dokumentacji tych dróg (o łącznej długości 7,217 km)⁵³, co następowało sukcesywnie od 18 listopada 2016 r. do 22 grudnia 2017 r.

Jednostka kontrolowana protokołami przekazania-przyjęcia PT z 11 stycznia 2017 r. przekazała Prezydentowi Miasta Opola odcinki dróg krajowych, dla których organ ten stał się – od 1 stycznia 2017 r. – zarządcą dróg krajowych, wraz z obiektami inżynierskimi zlokalizowanymi w ich ciągach. Po przekazaniu dróg nowemu zarządcy Oddział dokonał zmian w ewidencji środków trwałych.

(akta kontroli str. 1426-1445)

⁵¹ Dalej: ZDW.

⁵² Na podstawie § 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2016 r. w sprawie ustalenia granic niektórych miast i gmin (Dz. U. poz. 1134).

⁵³ Tj. DK45 (0,924 km); DK46 (1,221 km); DK94 (1,670 km) i DK94c (3,402 km).

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Zaniechano bieżącej aktualizacji obowiązujących w kontrolowanej jednostce zarządzeń dotyczących obszarów działania Rejonu w Nysie oraz Rejonu w Opolu.

Dyrektor Oddziału nie podejmował na bieżąco działań dla aktualizowania zarządzeń określających granice działania Rejonu w Nysie i Rejonu w Opolu. Do 30 czerwca 2018 r. obszar działania Rejonu w Nysie obejmował odcinki DK41 o długości 7,540 km (od km 0+000 do km 7+450) i DK46 o długości 8,367 km (od km 47+958 do km 56+325), tj. odcinki przekazane 10 października 2017 r. do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu. A nie obejmował odcinków nowo wybudowanych dróg DK46g o długości 7,368 km (od km 0+000 do km 7+368) i DK41b o długości 9,126 km (od km 0+000 do km 9+126)⁵⁴. Do 16 sierpnia 2016 r. (w okresie od 1 stycznia 2013 r.) obszar działania Rejonu w Opolu nie obejmował odcinka DK46 o długości 0,661 km (od km 101+819 do km 102+480)⁵⁵.

(akta kontroli str. 102-103, 742-745, 1497-1532)

Dyrektor wyjaśniając powyższe nieprawidłowości stwierdził, że wprowadzanie zmian w zakresie obszarów i granic zarządzania siecią drogową na gruncie zarządczym jest procesem długotrwałym, wymagającym przygotowania szeregu dokumentów, poprzedzonych analizą i uzgodnieniami z właściwymi zarządcami dróg. W datach przekazania odcinków dróg DK46 i DK94 nowym zarządcom *właściwe Rejony dróg swoim działaniem objęły aktualną sieć dróg krajowych. /.../ Obowiązujące procedury i wytyczne nie określają, w jakim terminie należy przygotować przedmiotowe zarządzenia.*

(akta kontroli str. 1858-1859)

1.5. Stan kontroli zarządczej w zakresie oceny stanu technicznego dróg

Opis stanu
faktycznego

Zasady funkcjonowania systemu kontroli zarządczej w GDDKiA opisano, zgodnie z wymogiem wynikającym z art. 69 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁵⁶, w zarządzeniu Generalnego Dyrektora DKiA nr 81 z dnia 30 grudnia 2011 r. w sprawie ustalenia zasad systemu kontroli zarządczej w GDDKiA⁵⁷.

Zgodnie z wymogami wynikającymi z ww. zarządzenia, w jednostce kontrolowanej corocznie sporządzano analizę ryzyka oraz plan działalności Oddziału, a Dyrektor składał oświadczenie o stanie kontroli zarządczej. W oświadczeniach tych stwierdzał m.in. każdorazowo, że w Oddziale funkcjonuje adekwatna, skuteczna i efektywna kontrola zarządcza, nie zawierając sformułowań opisujących ewentualne zastrzeżenia w tym zakresie.

(akta kontroli str. 1133-1222)

Ustanowiony w GDDKiA system kontroli zarządczej nie obejmował procesów związanych z oceną stanu technicznego dróg, a w szczególności z oceną stanu nawierzchni.

Koordynator do spraw Systemu Zarządzania Jakością wyjaśnił, że na podstawie zarządzenia Dyrektora Generalnego DKiA w sprawie ustalenia opisu kontroli

⁵⁴ Stosowna zmiana została wprowadzona od 1 lipca 2018 r. zarządzeniem nr 4/2018 Dyrektora Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 20 czerwca 2018 r. w sprawie ustalenia granic terytorialnych działania Rejonów Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

⁵⁵ Stosowna zmiana została wprowadzona aneksem nr 2 z dnia 26 lipca 2016 r. do zarządzenia nr 8/2014 Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 marca 2014 r. w sprawie ustalenia granic terytorialnych działania Rejonów Oddziału w Opolu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

⁵⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, ze zm.

⁵⁷ Zmienione zarządzeniem nr 17 z dnia 19 października 2016 r. oraz zarządzeniem nr 43 z dnia 8 grudnia 2017 r.

zarządczej w GDDKiA nie ma oddzielnie wyspecyfikowanego tego zagadnienia a w związku z tym nie jest ono uwzględniane, jako osobna pozycja ani w planie działalności ani też w analizie ryzyka, opracowanych w Oddziale zgodnie z wytycznymi w tym zakresie.

(akta kontroli str. 1277)

OCENA CZĄSTKOWA

W kontrolowanym okresie Oddział realizował obowiązki wynikające z art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych oraz z art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy Prawo budowlane, tj. dokonywał codziennych objazdów dróg oraz okresowych kontroli stanu technicznego (zarówno rocznych jak i pięcioletnich). Dyrektor Oddziału dla zapewnienia rzetelnej realizacji zadań w ww. zakresie wewnętrznymi uregulowaniami określał sposób ich wykonywania oraz dokumentowania. Kontrola NIK wykazała, że zadania te realizowali pracownicy Oddziału posiadający odpowiednie przygotowanie zawodowe i uprawnienia. Realizacja czynności codziennego objazdu dróg była dokumentowana stosownymi wpisami w książkach objazdu dróg, a kontroli okresowych w formie protokołów.

Stwierdzone nieprawidłowości, dotyczące braku należytej staranności w podejmowaniu działań zmierzających do aktualizacji niektórych aktów wewnętrznego kierownictwa, obowiązujących w jednostce kontrolowanej oraz w dokumentowaniu stanu nawierzchni dróg zarządzanych przez Oddział, nie miały istotnego wpływu na dokonywanie ocen stanu technicznego nawierzchni dróg zarządzanych przez jednostkę kontrolowaną.

OBSZAR

2. Dobór zadań w zakresie remontu, przebudowy i utrzymania dróg krajowych w aspekcie ich stanu technicznego

2.1. Dobór zadań do remontu i przebudowy

Opis stanu faktycznego

Dyrektor w oparciu o postanowienia wynikające z zarządzeń Generalnego Dyrektora DKiA⁵⁸ określił w *Wytycznych nr 1-3 m.in. zasady postępowania Oddziału w zakresie planowania i wykonania planu rzeczowo-finansowego oraz monitoringu zadań*. W ww. *Wytycznych* wskazano m.in., że planowanie robót *polega na ustaleniu potrzeb w zakresie bieżącego utrzymania dróg, remontów oraz inwestycji w oparciu o zebrane dane z przeprowadzonych kontroli dróg, objazdów i diagnostyki nawierzchni. Planowanie zadań polega na wskazaniu odcinków dróg do wykonania określonej grupy zabiegów: utrzymaniowych, remontowych lub inwestycyjnych w ramach Planu Bieżącego Utrzymania Sieci Drogowej (BUSD) oraz Planu Działań Na Sieci Drogowej (PDnSD). Zatwierdzone przez Dyrektora lub Zastępcę Oddziału oraz przez Centralę GDDKiA plany PDnSD i BUSD są podstawą do podejmowania działań utrzymaniowych, remontowych i inwestycyjnych na sieci dróg krajowych*.

W kontrolowanym okresie działania związane ze sporządzaniem planów PDnSD Oddziału były koordynowane przez Departament Zarządzania Drogami i Mostami GDDKiA, który w maju 2014 r.⁵⁹ i w maju 2016 r.⁶⁰ przesłał do dyrektorów wszystkich oddziałów GDDKiA algorytmy do obliczania wartości punktowej zadań

⁵⁸ Zarządzenie nr 66 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 14 listopada 2011 r. w sprawie katalogu robót finansowych ze środków na utrzymanie sieci dróg dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządzenie nr 59 z dnia 18 grudnia 2013 r. w tej samej sprawie.

⁵⁹ Pismo znak GDDKiA-DZ-ZKM-4204-11/12/2014 z 29 maja 2014 r.

⁶⁰ Pismo znak DZ.ZKM.4204.1.2016.3 z 13 maja 2016 r.

ujmowanych w PDnSD celem uporządkowania w skali kraju zadań pod kątem pilności ich realizacji.

W algorytmie obowiązującym w okresie od maja 2014 r. do maja 2016 r. przy wyliczaniu wartości punktowej zadań uwzględniono siedem wskaźników (w tym wskaźnik stanu nawierzchni)⁶¹, a w algorytmie obowiązującym od maja 2016 r. – sześć wskaźników (w tym wskaźnik stanu nawierzchni)⁶². W opisach poszczególnych wskaźników zawarte zostały informacje określające sposób ich wyliczenia. Dla wskaźnika stanu nawierzchni podano m.in., że algorytm jego wyliczenia obejmuje parametry oceny stanu nawierzchni określone załącznikami do: a/ zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 1 lutego 2010 r. w sprawie systemu oceny stanu nawierzchni – wytycznych do stosowania; b/ zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie diagnostyki stanu nawierzchni i jej elementów.

(akta kontroli str. 754-767, 770-842, 1771-1854)

Propozycje zadań do PDnSD jednostka kontrolowana wskazywała kierując się m.in. stanem nawierzchni drogi (na podstawie diagnostyki stanu nawierzchni), średnim dobowym ruchem pojazdów (na podstawie pomiaru ruchu), zaawansowaniem przygotowania zadania (np. w sytuacji posiadania dokumentacji technicznej), istotnością drogi w systemie transportowym kraju (np. zapewniających dojazd do przejść granicznych lub specjalnych stref ekonomicznych). Aktualizacje PDnSD Oddział sporządzał m.in. w oparciu o bieżące dane z systemu DSN oraz dane o natężeniu ruchu pojazdów, tj. według wytycznych określonych przez Centralę GDDKiA.

W okresie objętym kontrolą PDnSD aktualizowano dwukrotnie. Aktualizacje te Oddział przysyłał terminowo do Centrali GDDKiA. W ramach pierwszej z nich, zatwierdzonej 21 maja 2015 r., Oddział zgłosił do przebudowy, remontu lub rozbudowy 54 zadania obejmujące 340,2 km dróg o łącznej wartości wynoszącej 777 717,9 tys. zł. W ramach drugiej aktualizacji, zatwierdzonej 24 stycznia 2017 r., Oddział wskazał do realizacji 63 zadania obejmujące 269,1 km dróg o wartości 704 983,6 tys. zł. Wszystkie zgłoszone przez jednostkę kontrolowaną zadania zostały przyjęte do PDnSD. Do końca I półrocza 2018 r. PDnSD nie był aktualizowany natomiast w kontrolowanym okresie Oddział zrealizował ogółem 39 zadań, w tym cztery ujęte w PDnSD.

W maju 2016 r. Departament Zarządzania Drogami i Mostami GDDKiA przesłał do Oddziału algorytm do opracowania rankingu tzw. *nakładek*, tj. zadania wydzielonego z PDnSD zobowiązując go do wytypowania odcinków dróg wymagających wykonania tego rodzaju zabiegu. Oddział w 2016 r. do ww. rodzaju zabiegu wytypował 33 odcinki dróg o łącznej długości 58,560 km (wartość robót 50 630,2 tys. zł). W 2017 r. do ww. zabiegu Oddział wytypował 14 odcinków dróg o łącznej długości 31,432 km wartość robót 27 045 tys. zł).

Potrzeby finansowe związane z bieżącym utrzymaniem dróg określone były na podstawie zapotrzebowań zgłaszanych jednostce kontrolowanej przez poszczególne Rejony. Następnie Oddział przysyłał do Centrali GDDKiA propozycje planu wydatków bieżących na utrzymanie dróg na następny rok budżetowy w terminach określonych w przepisach zarządzenia nr 59 Generalnego Dyrektora DKiA w sprawie katalogu robót i usług finansowanych ze środków na utrzymanie sieci dróg, dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor. Propozycje planu

⁶¹ Liczba punktów = (0,44*wskaźnik stanu nawierzchni) + (0,24*wskaźnik ruchu pojazdów ciężkich) + (0,17*wskaźnik ruchu pojazdów lekkich) + (0,02*wskaźnik nienormatywnej szerokości) + (0,02*wskaźnik specjalny) + (0,01*wskaźnik braku szorstkości) + [(0,06*wskaźnik zabitych + 0,04*wskaźnik rannych)].

⁶² Liczba punktów = (0,51*wskaźnik stanu nawierzchni) + (0,24*wskaźnik ruchu pojazdów ciężkich) + (0,02*wskaźnik nienormatywnej szerokości) + (0,02*wskaźnik specjalny) + (0,01* wskaźnik braku szorstkości) + (0,2*wskaźnik ujednolicenia stanu sieci drogowej).

wydatków bieżących na utrzymanie dróg na lata 2015-2018 przesyłane były w terminie do 15 czerwca i do 31 października roku poprzedzającego dany rok budżetowy, w podziale na asortymenty: bieżące utrzymanie dróg, bieżące utrzymanie dróg w modelu „utrzymaj standard”, zimowe utrzymanie dróg, bieżące utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich, remonty zaplecza technicznego. W propozycjach wydatków bieżących na utrzymanie sieci drogowej na poszczególne lata okresu objętego kontrolą Oddział zgłosił potrzeby odpowiednio w wysokości: a/ na 2015 r. – 78 250 tys. zł, a przyjęty plan wyniósł 57 470 tys. zł (tj. 73,4% zgłoszonych potrzeb), b/ na 2016 r. – 78 008,5 tys. zł, a przyjęty plan wyniósł 55 100 tys. zł (70,6%), c/ na 2017 r. – 76 202 tys. zł, a przyjęty plan wyniósł 45 448 tys. zł (59,6%), d/ na 2018 r. – 68 380 tys. zł, a przyjęty plan wyniósł 55 581,2 tys. zł (81,3%).

Plan wydatków Oddziału na bieżące utrzymanie dróg zmieniany był w trakcie roku budżetowego, tj.: w 2015 r. zwiększono go o 464,9 tys. zł (do 57 934,9 tys. zł, tj. o 0,8%), w 2016 r. zwiększono o 968,3 tys. zł (do 56 068,3 tys. zł, tj. o 1,8%), a w 2017 r. zwiększono o 4 426 tys. zł (do 49 874 tys. zł, tj. o 9,7%). W I półroczu 2018 r. plan ten nie był zmieniany.

W latach 2015-2017 Oddział złożył do Centrali GDDKiA 12 wniosków o przyznanie dodatkowych środków na bieżące utrzymanie sieci drogowej, z których dziewięć zostało w całości zaakceptowanych.

W kontrolowanym okresie Oddział składał także wnioski o przesunięcia środków pomiędzy poszczególnymi rodzajami wydatków, które były akceptowane przez Centralę GDDKiA. Wnioski te dotyczyły m.in. przeniesienia w 2015 r. kwoty 1 000 tys. zł z zimowego utrzymania dróg na bieżące utrzymanie autostrady⁶³, czy też przeniesienia w 2016 r. kwoty 1 400 tys. zł z bieżącego utrzymania dróg na bieżące utrzymanie autostrady A4⁶⁴.

Oddział składał również wnioski o przydział środków finansowych niezbędnych do realizacji remontów i nakładek w latach 2015-2018 w kwotach wynoszących: a/ 42 527,2 tys. zł w 2015 r., b/ 85 310,2 tys. zł w 2016 r., c/ 69 991 tys. zł w 2017 r. i d/ 36 719,4 tys. zł w 2018 r. Na remonty zaplanowane w 2015 r. i w 2018 r. Oddział otrzymał środki we wnioskowanej wysokości. Niższe środki przydzielono natomiast jednostce kontrolowanej w latach 2016-2017 i wyniosły one odpowiednio 34 680 tys. zł (40,7%) w 2016 r. oraz 49 566 tys. zł (70,8%) w 2017 r. Pisma wskazujące limity środków na remonty nie zawierały uzasadnienia przyznania ich w niższej wysokości niż wnioskowana. W związku z otrzymaniem niższych środków na lata 2016-2017 w planie remontów nie ujęto zgłoszonych wcześniej 22 odcinków o łącznej długości 41,5 km, z których cztery odcinki o długości 7,6 km zrealizowano w 2017 r., trzy o długości 7,6 km zaplanowano do realizacji w kolejnych latach w ramach zadań inwestycyjnych oraz zrezygnowano z realizacji czterech zadań o długości 5,7 km (z uwagi na zmianę długości sieci drogowej Oddziału).

(akta kontroli str. 746-751, 884-1029, 1753-1854)

Długość odcinków dróg zakwalifikowanych w Oddziale do złego stanu technicznego w latach 2015-2017 wynosiła odpowiednio 103 km i 61,5 km – w 2015 r., 97 km i 96,4 km – w 2016 r., 126 km i 124,5 km – w 2017 r. Natomiast długość odcinków dróg, które nie zostały zakwalifikowane w następnym roku do remontów lub przebudów wynosiła na koniec ww. lat odpowiednio: a/ 94 km (91,3%) i 53,2 km (86,5%) w 2015 r., b/ 86 km (88,7%) i 85,1 km (88,3%) w 2016 r. oraz c/ 119 km (94,4%) i 117,2 km (94,1%) w 2017 r. Przyczynami powyższego było m.in.

⁶³ Zaplanowana na ten cel wysokość środków finansowych była niewystarczająca z uwagi na zobowiązanie Oddziału do przejęcia utrzymania Systemu Telefonii Alarmowej oraz Systemu Danych Statystycznych o Ruchu na A4 na całym płatnym odcinku, tj. od Bielan Wrocławskich do Gliwic.

⁶⁴ Jak wyżej.

planowanie na tych odcinkach w kolejnych latach innych prac związanych z ich budową, przebudową lub rozbudową, a także ograniczone środki finansowe. Potrzeby remontowe, które nie znalazły źródeł finansowania w danym roku ujmowano w planach potrzeb w tym zakresie w kolejnych latach.

W latach 2015-2017 z ww. liczby odcinków dróg prace naprawcze w ramach remontów i przebudów przeprowadzono ogółem na 27 odcinkach dróg o łącznej długości 26,9 km, z tego na dziewięciu odcinkach o długości 8,3 km w 2015 r., na 11 odcinkach o długości 11,3 km w 2016 r. i na siedmiu odcinkach o długości 7,3 km w 2017 r.

Na podstawie badania próby 10 odcinków dróg⁶⁵ o łącznej długości 10,815 km⁶⁶, których stan techniczny nawierzchni na koniec 2015 r. został zakwalifikowany jako krytyczny (zły) ustalono, że zabiegami remontowymi w latach 2016-2018 (I półrocze) objęto 10,815 km (100%). Na ten cel wydatkowano około 8 489 tys. zł. Natężenie ruchu na tych odcinkach⁶⁷, według pomiaru z 2015 r., wynosiło od 3 732 do 14 060 pojazdów (średni dobowy ruch roczny). Na badanych odcinkach o długości:

- 1) 4 000 m (37%) zaplanowano i wykonano w 2016 r. zabiegi naprawcze nawierzchni, w wyniku których ich stan na całej długości uległ, według wskazań DSN, poprawie⁶⁸; w ramach ww. zabiegów naprawczych, na które w 2016 r. wydatkowano 5 325,1 tys. zł, przeprowadzono: a/ remonty nawierzchni metodą nakładki bitumicznej na odcinku 2 000 m, b/ remonty częściowe nawierzchni betonem asfaltowym na odcinkach o długości 2 000 m;
- 2) 6 815 m (63%) – zaplanowano i wykonano (w 2017 r. i w I półroczu 2018 r.) zabiegi naprawcze nawierzchni, w wyniku których ich stan na całej długości uległ poprawie⁶⁹; w ramach ww. zabiegów naprawczych, na które wydatkowano 3 163,9 tys. zł przeprowadzono: a/ remonty metodą nakładki bitumicznej na odcinkach o łącznej długości 5 815 m, b/ remont częściowy nawierzchni betonem asfaltowym na odcinkach o długości 1 000 m.

(akta kontroli str. 1959-1962)

W latach 2013-2018 (I kwartał)⁷⁰ na drogach zarządzanych przez Oddział odnotowano łącznie 1 160 wypadków, w tym 205 śmiertelnych. W poszczególnych latach ww. okresu liczba wypadków (w tym śmiertelnych) wynosiła odpowiednio 218 (41), 228 (40), 220 (45), 242 (38), 206 (34) i 46 (7). Najwięcej wypadków w ww. okresie miało miejsce na: DK46 (272 wypadki, w tym 43 śmiertelne), DK45 (odpowiednio: 210 i 37), A4 (144 i 22), DK94 (141 i 23) oraz DK11 (86 i 26). W 2017 r., w porównaniu do 2013 r., na trzech spośród ww. pięciu dróg, nastąpił spadek liczby wypadków – tendencja ta dotyczyła DK46 (14 wypadków mniej, tj. o 24,1%), DK94 (9 wypadków mniej, 31%) oraz DK45 (5 wypadków mniej, 11,1%). Na pozostałych dwóch drogach (tj. A4 i DK11) liczba wypadków w latach 2013-2017 wzrosła odpowiednio o 15 (107,1%) i o siedem (63,6%).

(akta kontroli str. 1959-1977)

W kontrolowanym okresie Oddział nie zawierał samodzielnie umów ubezpieczenia dotyczących odpowiedzialności cywilnej z tytułu obrażeń i szkód poniesionych przez użytkowników dróg krajowych. Umowy takie były zawarte przez GDDKiA na okres od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2017 r.⁷¹ oraz od 1 stycznia 2018 r. do

⁶⁵ Wybrano, na podstawie DSN wg stanu na 31 grudnia 2015 r., 10 najdłuższych ciągłych odcinków dróg w stanie krytycznym o długości od 1 000 m do 3 000 m, tj. pięć odcinków DK11 (5 000 m), dwa odcinki DK45 (2 000 m), dwa odcinki DK46 (2 815 m) i jeden odcinek DK94 (1 000 m).

⁶⁶ Co stanowiło 13,8% odcinków w stanie krytycznym na koniec 2015 r. (61,5 km).

⁶⁷ Tj. średni dobowy ruch roczny.

⁶⁸ Ze stanu krytycznego na pożądaný/dobry (4 000 m).

⁶⁹ Ze stanu krytycznego na pożądaný/dobry (6 815 m).

⁷⁰ Oddział nie posiadał danych dotyczących wypadkowości za II kwartał 2018 r.

⁷¹ Umowa z 18 grudnia 2014 r. z konsorcjum czterech ubezpieczycieli, reprezentowanym przez koaseuratora wiodącego – InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń SA.

31 grudnia 2020 r.⁷² i obejmowały m.in. odpowiedzialność cywilną z ww. tytułu wszystkich oddziałów GDDKiA. Wysokość rocznych składek za polisę ubezpieczeniową wynosiła po 3 983,3 tys. zł w latach 2015-2017 i 2 166,7 tys. zł w 2018 r.

W latach 2015-2018 (I półrocze) na podstawie art. 416 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny⁷³ do Oddziału zostało zgłoszonych 307 roszczeń⁷⁴, z których ubezpieczyciele⁷⁵ za zasadne uznali 10 roszczeń⁷⁶ a kwota wypłaconych odszkodowań wyniosła ogółem 46 555,12 zł⁷⁷.

W odniesieniu do 297 nieuznanych roszczeń⁷⁸, w 36 (12,1%) przypadkach zostały zgłoszone reklamacje⁷⁹, z których w 2016 r. ubezpieczyciel uznał jedną (2,8%).

Spośród 307 zgłoszonych roszczeń 281 (91,5%) dotyczyło szkód rzeczowych⁸⁰, a 26 (8,5%) – szkód osobowych. Z uznanych za zasadne 10 roszczeń osiem dotyczyło szkód rzeczowych⁸¹, a dwa – szkód osobowych (2015 r.). Kwota wypłaconych odszkodowań za szkody rzeczowe wynosiła ogółem 24 708,21 zł (53,1% wypłaconych odszkodowań), a za szkody osobowe 21 846,91 zł (46,9%).

(akta kontroli str. 1944-1958)

W rejestrach skarg i wniosków z lat 2015-2018 (I półrocze) odnotowano otrzymanie ogółem 85 skarg i wniosków dotyczących działalności Oddziału⁸², w tym 30 skarg i 55 wniosków. Temat stanu technicznego nawierzchni dróg i infrastruktury drogowej był poruszony ogółem w 11 skargach i wnioskach, w tym pięciu skargach (trzech w 2016 r.⁸³, po jednej w latach 2017-2018⁸⁴) i sześciu wnioskach (trzech w 2016 r.⁸⁵, dwóch w 2017 r.⁸⁶ i jednym w I półroczu 2018 r.⁸⁷).

Dla wszystkich ww. skarg i wniosków Wydział Dróg i Sieci Drogowej każdorazowo wszczynał postępowania wyjaśniające, w ramach których m.in. przeprowadzano oględziny oraz prowadzono korespondencję z innymi zarządcami dróg. Na wszystkie skargi i wnioski Dyrektor Oddziału, działając z upoważnienia Generalnego Dyrektora DKiA, udzielił odpowiedzi. Dziewięć skarg i wniosków Oddział rozpatrzył pozytywnie (w tym wszystkie pięć skarg i cztery wnioski). Negatywnie rozpatrzono wniosek o budowę przejścia dla pieszych w ciągu DK94

⁷² Umowa z 7 czerwca 2017 r. z Poczтовым Towarzystwem Ubezpieczeń Wzajemnych w Warszawie.

⁷³ Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, ze zm.

⁷⁴ 90 w 2015 r., 84 w 2016 r., 87 w 2017 r. i 46 do 30 czerwca 2018 r.

⁷⁵ W procesie postępowania odszkodowawczego oddziały GDDKiA nie mają prawa zajmować stanowiska dotyczącego uznania bądź nieuznania roszczenia o wypłatę odszkodowania. Oddziały GDDKiA są wyłącznie zobowiązane do przygotowania dokumentacji dla oceny zdarzenia, tj. zebrania wszystkich informacji dotyczących zdarzenia a decyzje o wypłacie odszkodowania lub odmowie jego wypłaty podejmuje ubezpieczyciel.

⁷⁶ Pięć w 2015 r., po dwa w latach 2016-2017, jedno do 30 czerwca 2018 r.

⁷⁷ 41 498,68 zł w 2015 r., 1 589,13 zł w 2016 r., 1 067,31 zł w 2017 r. i 2 400 zł do 30 czerwca 2018 r.

⁷⁸ 85 w 2015 r., 82 w 2016 r., 85 w 2017 r., 45 do 30 czerwca 2018 r.

⁷⁹ Po 12 w latach 2015-2016, 11 w 2017 r. i jedna do 30 czerwca 2018 r.

⁸⁰ Po 78 w latach 2015-2016, 81 w 2017 r. i 44 do 30 czerwca 2018 r.

⁸¹ Trzy w 2015 r., po dwa w latach 2016-2017 i jedno do 30 czerwca 2018 r.

⁸² Z tego w 2015 r. – 15 wniosków i trzy skargi (18); w 2016 r. – 25 wniosków i sześć skarg (31); w 2017 r. – 10 wniosków i 13 skarg (23); w I półroczu 2018 r. pięć wniosków i osiem skarg (13).

⁸³ Z dnia: 24 marca 2016 r. – niewłaściwie wykonany remont DK39 w miejscowości Rogalice; 8 listopada 2016 r. – braki w nawierzchni chodnika DK39 w miejscowości Brzeg; 12 grudnia 2016 r. – niewłaściwie wykonany remont nawierzchni DK46 na obwodnicy miejscowości Dobrodzień.

⁸⁴ Z dnia: 31 marca 2017 r. – nierówność nawierzchni DK11 w miejscowości Olesno (ul. Lubliniecka); 12 kwietnia 2018 r. – zapadnięta studzienka kanalizacyjna na DK40 w miejscowości Prudnik (ul. Powstańców Śl.).

⁸⁵ Z dnia: 14 stycznia 2016 r. – o przeprowadzenie remontu DK46 w miejscowości Nysa (ul. Oświęcimska); 22 marca 2016 r. – o weryfikację stanu nawierzchni DK40 w miejscowości Biedrzychowice (ul. Dworcowa); 7 listopada 2016 r. – o wykonanie przejścia dla pieszych w miejscowości Walidrogi (DK94) i poprawę stanu nawierzchni chodników w miejscowościach Walidrogi i Nakło (DK94).

⁸⁶ Z dnia: 12 kwietnia 2017 r. – o wykonanie naprawy nawierzchni DK46 w miejscowości Sosnówka; 16 października 2017 r. – pytanie o zasadność przeprowadzenia wymiany nawierzchni DK94 na odcinku Płużnica Wielka – Płużniczka.

⁸⁷ Z dnia 2 marca 2018 r. – o likwidację zastoiny wodnej na skrzyżowaniu DK94 i DW459 w miejscowości Skorogoszcz.

(w miejscowości Nakło) oraz wniosek kwestionujący zasadność remontu nawierzchni w ciągu DK94 (na odcinku Płużnica Wielka – Płużniczka).

W wyniku rozpatrzenia ośmiu skarg i wniosków zostały przeprowadzone remonty nawierzchni siedmiu dróg (DK11 w Oleśnie w 2017 r.; DK39 w Rogalicach w 2016 r.; DK40 w Biedzychowicach w 2016 r. oraz w Prudniku w 2018 r.; DK46 w Nysie i Dobrodzieniu w 2016 r. oraz w Sosnowce w 2017 r.), jak też wykonano miejscową naprawę chodnika (DK39 w Brzegu w 2016 r.). W wyniku rozpatrzenia jednego wniosku doprowadzono do podjęcia w 2018 r. przez ZDW działań polegających na likwidacji zastoiny wodnej na skrzyżowaniu DK94 i DW459 w miejscowości Skorogoszcz.

(akta kontroli str. 1612-1752)

2.2. Stan kontroli zarządczej w zakresie doboru zadań związanych z remontem, przebudową i organizacją bieżącego utrzymania dróg krajowych

Opis stanu faktycznego

Obowiązujący w Oddziale system kontroli zarządczej określał m.in. działania dla realizacji zadań związanych z remontami, przebudową i bieżącym utrzymaniem dróg krajowych. Obejmowały one m.in.: 1/przygotowanie i weryfikację planów przebudowy i rozwoju sieci dróg krajowych pozostających w zarządzie Oddziału, 2/zapewnienie możliwie najlepszego poziomu funkcjonowania drogi jako obiektu budowlanego, spełniającego określone funkcje komunikacyjne oraz 3/zapewnienie możliwie najlepszego poziomu bezpieczeństwa na drogach krajowych. W ramach każdego działania określano zakres zadań podlegających realizacji, osoby odpowiedzialne za ich realizację, jak też definiowano ryzyka ich wykonania. Oświadczenia Dyrektora Oddziału o stanie kontroli zarządczej za lata 2015-2017 opisano w punkcie 1.5. wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 1133-1222)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

OBSZAR

3. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją zadań

3.1. Przygotowanie i realizacja budów, przebudów i remontów

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą Oddział monitorował realizację planów finansowych budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Planami tymi były, przygotowane w Centrali GDDKiA i zatwierdzone przez Generalnego Dyrektora DKiA *Plany wydatków majątkowych i bieżących GDDKiA*. W ramach monitorowania tych planów Oddział sporządzał m.in. miesięczne sprawozdania finansowe z wykonania planu wydatków majątkowych i bieżących w układzie budżetu zadaniowego, określając w nich m.in. stopień finansowej realizacji zadania w stosunku do planu rocznego.

Ponadto w jednostce kontrolowanej sporządzano – w okresach kwartalnych – części opisowe do tych sprawozdań, zawierające m.in. wyjaśnienia niewykonania planu wydatków. W ramach prowadzonego monitoringu realizacji zadań Oddział opracowywał również miesięczne zestawienia realizowanych aktualnie zadań

inwestycyjnych⁸⁸ oraz miesięczne monitoringi wykonania finansowego remontów dróg, zawierające m.in. harmonogramy ich realizacji.

Wyniki monitoringów przekazywane były do Centrali GDDKiA, a ponadto służyły one Oddziałowi do dokonywania korekt finansowych poszczególnych zadań.

(akta kontroli str. 746-751, 1956-1958)

Bieżące utrzymanie dróg Oddział wykonywał w zakresie określonym w zarządzeniu nr 9 Generalnego Dyrektora z 15 marca 2017 r. w sprawie wytycznych bieżącego utrzymania oraz prowadzenia czynności utrzymaniowych na drogach krajowych. Wytyczne te określały m.in. zadania zarządcy dróg w ramach bieżącego utrzymania; działania, które należy wykonać w pierwszej kolejności, a także wymagania jakościowe w tym zakresie. Do ww. zadań należało m.in. a/ utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego, b/ utrzymanie nawierzchni, odwodnienia korpusu drogowego, poboczy, zieleni przydrożnej, drogowych obiektów inżynierskich, chodników i ścieżek rowerowych, miejsc do ważenia pojazdów, estetyki pasa drogowego oraz c/ zapewnienie widoczności na skrzyżowaniach i łukach poziomych.

(akta kontroli str. 884-1029)

Według stanu na 30 czerwca 2018 r. na jednym obiekcie mostowym obowiązywało ograniczenie w ruchu pojazdów wprowadzone w związku z jego złym stanem technicznym. Obowiązujące na pozostałych 16 odcinkach dróg ograniczenia były wprowadzone w związku z niespełnianiem warunków technicznych określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie⁸⁹ np. w postaci nienormalnych łuków, czy też braków lub ograniczeń skrajni.

(akta kontroli str. 729-730)

Sprawowanie przez Oddział nadzoru nad przygotowaniem i realizacją robót drogowych w celu zapewnienia właściwej jakości i trwałości nawierzchni drogi zbadano na podstawie dokumentacji trzech remontów odcinków dróg krajowych o łącznej długości 23,560 km⁹⁰, w tym A4 o długości 29,790 km, DK46 o długości 0,450 km i DK43 o długości 2,320 km.

Dokumentacja projektowa ww. zadań obejmowała opracowane przez Oddział dokumenty przetargowe (w tym m.in. przedmiary robót oraz specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych⁹¹) oraz sporządzone przez wykonawców projekty oznakowania na czas prowadzenia robót. Wykonawcy opracowywali również, zgodnie z wymogami SST, programy zapewnienia jakości, określające m.in. system proponowanej kontroli i sterowania jakością wykonywanych robót, wyposażenie laboratorium w sprzęt, sposób i procedurę pomiarów i badań prowadzonych podczas dostaw materiałów, wytwarzania mieszanek i wykonywania poszczególnych elementów robót, wykaz maszyn i urządzeń stosowanych na budowie. Przed udzieleniem zamówień dotyczących prac na DK43 i DK46 były przeprowadzane badania geotechniczne podłoża. Oddział nie przeprowadzał badań geotechnicznych podłoża A4, gdyż remont nie obejmował zwiększenia nośności drogi (tj. zmiany jej parametrów).

Nadzór nad prawidłowością realizacji remontów, począwszy od momentu przekazania terenu budowy, sprawowali w Oddziale inspektorzy nadzoru

⁸⁸ Tj. monitoring realizacji zadań na sieci drogowej, prowadzony od momentu rozpoczęcia procedury przetargowej na dokumentację techniczną, przedstawiające m.in. harmonogram oraz faktyczne terminy realizacji zadania, plan wydatków w rozbiu na poszczególne lata, przyczyny opóźnień w realizacji oraz wyjaśnienia zmiany planu wydatków.

⁸⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 124.

⁹⁰ Łączna wartość robót na tych odcinkach wyniosła 35 070,2 tys. zł.

⁹¹ Dalej: SST.

inwestorskiego, będący pracownikami jednostki kontrolowanej. Zapewniali oni kontrolę jakości wykonanych robót i stosowanych materiałów budowlanych zgodną z SST. Inspektorzy m.in. zatwierdzali receptury i technologie proponowane przez wykonawców, składy mieszanek mineralno-asfaltowych, dopuszczali do pracy wytwórnie mas bitumicznych, dokonywali odbiorów robót ze sprawdzeniem prawidłowości ich wykonania zgodnie z SST oraz odbiorów jakościowych materiałów przeznaczonych do wbudowania. Czynności te inspektorzy potwierdzali m.in. wpisami do dzienników budowy, a także adnotacjami na przedkładanych przez wykonawców dokumentach (m.in. na receptach mieszanek, deklaracjach zgodności materiałów, protokołach badania kruszywa).

Oddział posiadał własne laboratorium drogowe, posiadające akredytację Polskiego Centrum Akredytacji w zakresie badań mechanicznych i właściwości fizycznych materiałów i wyrobów budowlanych oraz badań właściwości fizycznych obiektów budowlanych. Badania prowadzone w ww. laboratorium dotyczyły mieszanek mineralno-asfaltowych, asfaltów i lepiszcz asfaltowych, kruszyw, betonu, betonowych kostek brukowych, gruntów, podłoża oraz warstw konstrukcyjnych nawierzchni. W laboratorium drogowym Oddziału nie wykonywano badań szorstkości nawierzchni ani też odblaskowości oznakowania poziomego, a badania w tym zakresie były wykonywane na zlecenie wykonawców w akredytowanych laboratoriach innych podmiotów. Laboratorium Oddziału prowadziło na każdym etapie remontu badania kontrolne prawidłowości wykonanych robót. Zakresy, rodzaje i częstotliwości tych badań kontrolnych były zgodne z SST. Próbkę do badań laboratoryjnych pobierane były przez przedstawicieli Oddziału, m.in. pracownika laboratorium drogowego, przy udziale wykonawcy. Badania laboratoryjne wykonywano w terminie od dwóch do 31 dni od momentu pobrania próbki (średnio 18 dni). Otrzymane wyniki (dla wszystkich trzech badanych zadań) były zgodne z wynikami badań wykonanych przez wykonawcę i przekazany inspektorowi nadzoru. Oddział odbierał roboty po otrzymaniu wyników badań laboratoryjnych z laboratorium drogowego Oddziału.

Oddział prowadził dla przedmiotowych zadań comiesięczny Monitoring Zapewnienia Jakości w formie tabelarycznych zestawień zawierających informacje m.in. o materiałach, obiektach, asortymentach robót poddanych badaniom, o rodzaju, wyniku i podsumowania badań przeprowadzonych przez Laboratorium Oddziału, które otrzymywali Kierownicy Projektów. Comiesięczne Monitoringi Zapewnienia Jakości, po zatwierdzeniu przez Dyrektora Oddziału (lub jego Zastępcę), były przekazywane do centrali GDDKiA, która prowadziła zbiorczy Monitoring Jakości Robót.

(akta kontroli str. 1591-1599)

3.2. Stan kontroli zarządczej w zakresie przygotowania i realizacji budów, przebudów i remontów

Opis stanu faktycznego

Ustanowiony w Oddziale system kontroli zarządczej obejmował m.in. działania w zakresie poprawy komfortu i standardów podróżowania po sieci dróg zarządzanych przez Oddział. Dla ich realizacji definiowano m.in. działania obejmujące przygotowanie i realizację budów, przebudów oraz remontów. Celami tych działań było m.in.: 1/realizowanie inwestycji w zakresach ustalonych harmonogramami, 2/utrzymanie lub poprawa standardów podróży poprzez przywracanie lub poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych, 3/zapewnienie obsługi laboratoryjnej inwestycji. Dla poszczególnych działań definiowano ryzyka ich realizacji, które obejmowały m.in.: a/ przedłużające prowadzenie postępowań przetargowych (np. ze względu na zbyt wygórowane warunki udziału w postępowaniu, równoczesne prowadzenie wielu postępowań przetargowych), b/ niewykonanie robót w terminie (np. ze względu na niekorzystne warunki

pogodowe, niezgodności wyników badań laboratoryjnych z warunkami SST), c/ utrudnienia dotyczące wykonania badań laboratoryjnych (np. ze względu na awarie sprzętu laboratoryjnego, niewystarczającą obsadę personelu wykonującego badania).

Oświadczenia Dyrektora Oddziału o stanie kontroli zarządczej za lata 2015-2017 opisano w punkcie 1.5 wystąpienia pokontrolnego. Treść oświadczeń odpowiadała stanowi faktycznemu.

(akta kontroli str. 1175-1222)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

OBSZAR

4. Wykorzystanie przyznanych środków finansowych na realizację zadań

4.1. Skuteczność działań Oddziału GDDKiA w celu pełnego wykorzystania środków finansowych na realizację zadań

Opis stanu
faktycznego

W latach 2015-2018 (I półrocze) na utrzymanie, remonty, przebudowy i budowy dróg⁹² Oddział wydatkował 982 001,9 tys. zł, w tym 642 347 tys. zł, tj. 65% ze środków Krajowego Funduszu Drogowego⁹³.

W 2015 r. na ww. cele wydatkowano 232 096,2 tys. zł (99,9% planu po zmianach), w tym:

a/ 147 033,5 tys. zł (100%) na budowę i przebudowę dróg⁹⁴, z tego 126,2 tys. zł (100%) na autostradę A4 oraz 146 907,3 tys. zł (100%) na pozostałe drogi krajowe; ze środków tych sfinansowano m.in. realizację 3 zadań z zakresu budowy dróg (141 574,2 tys. zł; 100%) oraz 12 zadań z zakresu ich przebudowy (2 002,7 tys. zł; 99,9%); kwotę 3 330,4 tys. zł (99,6% planu) wydatkowano m.in. na: regulację stanów prawnych, ochronę środowiska, konserwację, przeglądy, naprawę i zakup sprzętu do laboratorium drogowego, generalny pomiar ruchu i roszczenia;

b/ 57 904,1 tys. zł (99,9% planu) na utrzymanie sieci dróg⁹⁵,

c/ 27 158,5 tys. zł (99,1%) na remonty dróg, w tym 27 139 tys. zł (99,1%) na realizację ośmiu zadań remontowych i 19,6 tys. zł (100%) na opracowanie dokumentacji zadań remontowych.

W 2015 r. niewykonanie planu wyniosło 306,4 tys. zł (0,1%). Przyczyną tego były m.in. różnice pomiędzy ustaloną wartością zadania oszacowaną na podstawie podpisanej umowy, a rzeczywistymi kosztami wynikającymi z faktycznie

⁹² Działania w planie wydatków w układzie budżetu zadaniowego: 19.1.2.1. *Utrzymanie sieci dróg krajowych* (działanie obowiązujące w 2015 r.) oraz 19.1.4.1. *Utrzymanie dróg krajowych* (w latach 2016-2018), 19.1.2.2. *Remonty dróg krajowych* (w 2015 r.), 19.1.4.2. *Remonty i przebudowy dróg krajowych* (w latach 2016-2018), 19.1.1.2. *Budowa i przebudowa dróg ekspresowych* (w 2015 r.), 19.1.4.4. *Budowa dróg ekspresowych* (w 2016 r.), 19.1.4.3. *Budowa autostrad i dróg ekspresowych* (w latach 2017-2018), 19.1.1.3. *Budowa i przebudowa pozostałych dróg krajowych* (w 2015 r.), 19.1.4.5. *Budowa pozostałych dróg krajowych* (w latach 2016-2018).

⁹³ Dalej: KFD. Ze środków KFD, zgodnie z art. 39f ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014, ze zm.) finansowano budowy i przebudowy dróg.

⁹⁴ W tym 141 575,4 tys. zł ze środków KFD.

⁹⁵ Obejmujące: wydatki majątkowe (zakup maszyn i urządzeń do celów drogowych) oraz wydatki na bieżące utrzymanie sieci drogowej, w tym: bieżące utrzymanie autostrad i dróg ekspresowych, bieżące utrzymanie dróg, utrzymanie wskaźnikowe/ utrzymaj standard, bieżące utrzymanie obiektów mostowych, zimowe utrzymanie dróg, remont zaplecza technicznego.

wykonanych robót, głównie w asortymencie: remonty dróg oraz przebudowa pozostałych dróg krajowych w zakresie budowy i przebudowy urządzeń ochrony środowiska.

W 2016 r. na utrzymanie, remonty, przebudowy i budowy dróg krajowych wydatkowano 362 316,1 tys. zł (99,9% planu⁹⁶), w tym 262 210,8 tys. zł (99,9%) – na budowę dróg⁹⁷, z tego 38,3 tys. zł (100%) na autostradę A4 (w zakresie regulacji stanów prawnych i roszczeń) oraz 262 172,5 tys. zł (99,9%) na pozostałe drogi krajowe; ze środków tych sfinansowano m.in. realizację 3 zadań z zakresu budowy dróg (259 637,2 tys. zł; 100%). Ponadto kwotę 2 535,3 tys. zł (89,8% planu) wydatkowano na pozostałe cele wymienione powyżej (w ramach budowy dróg w 2015 r.) oraz prace przygotowawcze dla zadań z Programu Budowy Dróg Krajowych⁹⁸,

W 2017 r. na ww. cele wydatkowano 338 204,2 tys. zł (99,8% planu)⁹⁹, w tym:
a/ 218 720,7 tys. zł (99,9%) na budowę dróg¹⁰⁰, z tego 48 650,8 tys. zł (100%) na autostradę A4 oraz 170 069,8 tys. zł (99,8%) na pozostałe drogi krajowe; ze środków tych sfinansowano m.in. realizację 4 zadań z zakresu budowy dróg (216 288,6 tys. zł; 99,9%); kwotę 2 432,1 tys. zł (100% planu) wydatkowano na pozostałe cele wymienione powyżej (w ramach budowy dróg w 2015 r.) oraz prace przygotowawcze dla zadań z PBDK,

b/ 69 647,4 tys. zł (99,7%) na remonty i przebudowy dróg, z tego 42 684,7 tys. zł (99,5%) na realizację 11 zadań remontowych oraz 26 962,7 tys. zł (100%) na realizację 24 zadań z zakresu przebudowy,

c/ 49 836,1 tys. zł (99,9%) na utrzymanie dróg.

W I półroczu 2018 r. na utrzymanie, remonty, przebudowy i budowy dróg krajowych wydatkowano 49 385,5 tys. zł (20,0% planu rocznego), w tym:

a/ 23 664,7 tys. zł na budowę dróg¹⁰¹ (26,7%), z tego 8 264 tys. zł (40,5%) na autostradę A4 oraz 15 400,6 tys. zł (22,6%) na pozostałe drogi krajowe; ze środków tych sfinansowano realizację 7 zadań z zakresu budowy dróg (22 465,6 tys. zł; 30,7%) a kwotę 1 199,1 tys. zł (7,8% planu) wydatkowano na pozostałe cele wymienione powyżej (w ramach budowy dróg w 2015 r.),

b/ 15 423,6 tys. zł (25,9%) na utrzymanie dróg,

c/ 10 297,2 tys. zł (10,5%) na remonty i przebudowy dróg¹⁰², z tego 9 693,2 tys. zł (15,5%) na realizację 31 zadań z zakresu przebudowy oraz 604 tys. zł (1,7%) na realizację trzech zadań remontowych.

(akta kontroli str. 746-751, 884-1029)

W okresie objętym kontrolą w ramach bieżącego utrzymania dróg wykonywano m.in. prace remontowe i konserwacyjne obejmujące nawierzchnię drogi, jej odwodnienie, pobocza, chodniki i ścieżki rowerowe, oznakowanie pionowe i poziome, obiekty mostowe, prace z zakresu pielęgnacji i wycinki drzew i krzewów, koszenia trawy, utrzymania czystości pasa drogowego i parkingów, a także prace obejmujące zimowe utrzymanie dróg.

W poszczególnych latach kontrolowanego okresu wykonanie planu finansowego w zakresie bieżącego utrzymania dróg¹⁰³ (w tym w modelu „utrzymaj standard”) wyniosło: a/ 47 182,8 tys. zł (99,9% planu) w 2015 r., b/ 45 368,9 tys. zł (100%)

⁹⁶ Z uwzględnieniem blokad w łącznej kwocie 285,1 tys. zł. W 2016 r. niewykonanie planu wyniosło 345,8 tys. zł (0,1%).

⁹⁷ W tym: 259 637,2 tys. zł ze środków KFD.

⁹⁸ Dalej: PBDK.

⁹⁹ W 2017 r. niewykonanie planu wyniosło 571,5 tys. zł (0,2%).

¹⁰⁰ W tym: 216 288,6 tys. zł ze środków KFD.

¹⁰¹ W tym: 22 465,6 tys. zł ze środków KFD.

¹⁰² W tym przebudowy ze środków KFD: 2 274,5 tys. zł.

¹⁰³ Z wyłączeniem zimowego utrzymania dróg, utrzymania obiektów mostowych oraz zaplecza technicznego.

w 2016 r., c/ 37 456,3 tys. zł (99,9%) w 2017 r. i d/ 11 153,3 tys. zł w I półroczu 2018 r. (24,8% planu rocznego).

W zakresie robót utrzymaniowych w latach 2015-2018 (I półrocze) m.in.:

a/ 438,2 tys. m² nawierzchni dróg objęto zabiegami remontowymi (m.in. remontami cząstkowymi czy nakładkami), w tym 157,9 tys. m² w 2015 r., 142,1 tys. m² w 2016 r., 118,6 tys. m² w 2017 r. i 19,6 tys. m² w I półroczu 2018 r.,

b/ na drogach o długości 139,05 km przeprowadzono zabiegi remontowe polegające na likwidacji spękań poprzecznych i podłużnych nawierzchni (wypełniania pęknięć), w tym w poszczególnych latach odpowiednio: 43,3 km, 43,74 km, 52,01 km.

(akta kontroli str. 884-1029)

W latach 2015-2018 (I półrocze) w ramach poszczególnych rodzajów zadań najwyższe kwoty wydatkowano na: a/ budowę obwodnicy Nysy w ciągu DK41 i DK46 (329 930,2 tys. zł), b/ przebudowę DK43 na odcinku Jaworzno – Julianpol (9 114,6 tys. zł), c/ remont A4 na odcinku od węzła Opole Południe do węzła Krapkowice¹⁰⁴ (21 276,7 tys. zł).

W poszczególnych latach 2015-2018 (I półrocze) wprowadzano w trakcie roku budżetowego zmiany do planu m.in. w zakresie liczby budów, przebudów i remontów oraz planowanych na ten cel wydatków. I tak, w zakresie:

- budów: ujęta w planach na 2015 r. i 2016 r. liczba trzech zadań w tym zakresie nie była zmieniana, a zwiększano plan wydatków na ich realizację – w 2015 r. o 16 188,2 tys. zł (z 125 386 tys. zł do 141 574,2 tys. zł), a w 2016 r. o 14 074,4 tys. zł (z 245 563,3 tys. zł do 259 637,7 tys. zł); zmiany planów wydatków wynikały z realizacji prac w tempie szybszym od planowanego; w planie na 2017 r. zwiększono liczbę budów do czterech, a plan wydatków zwiększono o 20 586,1 tys. zł (wprowadzając zadanie pn. *Budowa obwodnicy Kępna w ciągu S11*); planowanej na 2018 r. liczby siedmiu budów nie zmieniano;

- przebudów: liczbę przebudów zwiększono w 2015 r. o osiem (z czterech do 12, a plan wydatków o 1 191,5 tys. zł), w 2016 r. o dziewięć (z 12 do 21, a plan wydatków o 10 010,6 tys. zł); w 2017 r. liczbę przebudów zmniejszono z 21 do 20, a plan wydatków zmniejszono o 51 226,5 tys. zł); w 2018 r. liczbę przebudów zwiększono z 30 do 31, a plan wydatków zwiększono o 174 tys. zł.

Przebudowy zostały wprowadzone do planu przez Centralę GDDKiA w ciągu roku, po uzgodnieniu programów inwestycji z Ministrem Infrastruktury i Budownictwa oraz po pozyskaniu na ten cel środków finansowych. Największe wartościowo przebudowy wprowadzone do planu dotyczyły: a/ DK 38 na odcinku od granicy państwa do Pietrowic (12 013,2 tys. zł wydatków według planu na 2018 r.), b/ DK43 na odcinku Jaworzno – Julianpol (15 274,7 tys. zł wydatków według planu na 2017 r.) oraz c/ DK45 na odcinku Reńska Wieś – Większyce – Poborszów (22 780,5 tys. zł według planu na 2018 r.),

- remontów: liczba remontów ujęta w planach na 2015 r. (1), 2016 r. (1) i 2017 r. (1) była zwiększana odpowiednio o 7 zadań (plan wydatków zmniejszono o 3 557,9 tys. zł, 15 zadań (wydatki zwiększono o 660 tys. zł) i 10 zadań (wydatki zwiększono o 16 447,8 tys. zł). Zmiany wynikały z przyznania przez Centralę GDDKiA dodatkowych środków finansowych oraz oszczędności wynikających z wyłonienia w postępowaniach przetargowych wykonawców realizujących prace w kwotach niższych od wysokości środków otrzymanych przez Oddział. W 2018 r. liczby remontów (trzy zadania) nie zmieniano.

W latach 2015-2017 najwyższe kwotowo niewykonania planu wydatków w zakresie:

- budów – dotyczyło *Budowy obwodnicy Kępna w ciągu S11* – kwota niewykonana wyniosła 12 203,9 tys. zł w 2017 r.; wynikało to z różnicy wysokości środków

¹⁰⁴ Jezdnia południowa + węzeł Krapkowice.

zaplanowanych w stosunku do rzeczywiście poniesionej kwoty wydatków za pracę m.in. wykonawcy robót (w systemie *Projektuj&Buduj*),

- przebudów – dotyczyło zadania pn. *Rozbiórka istniejącego i budowa nowego mostu w ciągu DK39 w Książkowicach* – kwota niewykonana wyniosła 26,7 tys. zł w 2015 r.; powyższe wynikało z niewypłacenia odszkodowań z uwagi przedłużającą się procedurę administracyjną związaną z uzyskaniem decyzji odszkodowawczej;

- remontów – dotyczyło zadania pn. *Remont DK94 na odcinku Sucha – Strzelce Opolskie* – kwota niewykonana wyniosła 209,1 tys. zł, a wynikało to z naliczenia wykonawcy kar umownych z tytułu nieterminowej realizacji zadania.

(akta kontroli str. 746-751)

W latach 2015-2018 (I półrocze) na drogach administrowanych przez Oddział zrealizowano (zakończono) łącznie 39 zadań¹⁰⁵, w tym 31 remontowych i 8 przebudów, obejmując nimi odpowiednio: 43,57 km, 44,88 km i 57,21 km dróg krajowych (łącznie 145,66 km). W poszczególnych latach ww. okresu liczby tych zadań i długości objętych nimi dróg były następujące: a/ w 2015 r. – jedna przebudowa (0,26 km) i osiem remontów (43,31 km); b/ w 2016 r. – trzy przebudowy (1,14 km) i 12 remontów (43,74 km); c/ w 2017 r. – cztery przebudowy (5,2 km) i 11 remontów (52,01 km) – w 2017 r.

(akta kontroli str. 746-751, 884-1028, 1771-1854)

W okresie objętym kontrolą Oddział wnioskował do Centrali GDDKiA o blokady środków¹⁰⁶ w łącznej kwocie wynoszącej 320 tys. zł¹⁰⁷ wyłącznie w 2016 r. Wnioski te dotyczyły środków przyznanych na przygotowanie do PBDK zadań pn. a/ *Budowa północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźla w ciągu DK40 (etap I proces przygotowawczy)*, b/ *Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 45 (etap I proces przygotowawczy)*, c/ *Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46 (etap I proces przygotowawczy)*, d/ *Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46 (etap I proces przygotowawczy)*, oraz e/ realizowanego zadania pn. *Budowa kanalizacji, zbiornika retencyjnego i osadnika z separatorem dla DK45 w miejscowości Osowiec Śląski*.

Wnioski o blokadę środków złożono w przeciągu miesiąca od powzięcia przez Oddział informacji o braku możliwości ich wykorzystania w okresie od października do grudnia 2016 r. Przyczynami blokad było m.in. późniejsze niż planowano podpisanie umów na opracowanie dokumentacji STES (Studium Techniczno-Ekonomiczne Środowiska) oraz wykonanie elementów koncepcji programowej, jak również niepełne wydatkowanie środków finansowych w ramach zawartych umów.

(akta kontroli str. 746-751, 1771-1854)

4.2. Stan kontroli zarządczej w zakresie pełnego wykorzystania środków finansowych na realizację zadań

Opis stanu faktycznego

Ustanowiony w Oddziale system kontroli zarządczej obejmował m.in. działania w zakresie poprawy komfortu i standardów podróżowania po sieci dróg Oddziału. Dla ich realizacji definiowano m.in. działania obejmujące realizację budów, przebudów oraz remontów. Celami tych działań było m.in. poprawienie komfortu i standardów podróżowania po sieci dróg krajowych Oddziału lub poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych.

Dla działań tych definiowano ryzyka (np. niekorzystne warunki pogodowe utrudniające prowadzenie prac, upadłość lub brak płynności finansowej wykonawcy robót, zdarzenia losowe) oraz mierniki realizacji (np. długość przebudowanych lub wyremontowanych odcinków dróg, stopień wydatkowania środków finansowych w stosunku do przyznanych środków finansowych).

¹⁰⁵ W tym 4 zadań ujętych w Planie działań na sieci drogowej.

¹⁰⁶ W trybie art. 177 ustawy o finansach publicznych.

¹⁰⁷ W tym 285,1 tys. zł w zakresie budowy, przebudowy, utrzymania oraz remontów sieci dróg publicznych.

Oświadczenia Dyrektora Oddziału o stanie kontroli zarządczej za lata 2015-2017 opisano w punkcie 1.5 wystąpienia pokontrolnego. Treść oświadczeń odpowiadała stanowi faktycznemu.

(akta kontroli str. 1175-1222)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

OBSZAR

5. Ochrona dróg

5.1. Ochrona dróg przed ruchem pojazdów nienormatywnych

Opis stanu
faktycznego

W Oddziale zgodnie z zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 11 lutego 2015 r. w sprawie wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych¹⁰⁸ wprowadzono procedurę wydawania zezwoleń transportu dla pojazdów nienormatywnych obejmujące kategorie zezwoleń od IV do VII.

Przeprowadzenie postępowań administracyjnych w tym zakresie należało do Wydziału Dróg i Sieci Drogowej Oddziału. Przy wydawaniu zezwoleń m.in. uwzględniano, trasy przejazdu samochodów nienormatywnych oraz wykorzystanie właściwych dróg.

(akta kontroli str. 13-62, 1223-1234, 1241-1245)

W okresie objętym kontrolą Oddział wydał łącznie 1 594 zezwoleń na przejazdy nienormatywne, z tego w latach 2015-2017 odpowiednio: 417, 502 i 459 zezwoleń, a w I półroczu 2018 r. – 216 zezwoleń.

W badanym okresie łącznie wydano: a/ 25 zezwoleń kategorii IV (odpowiednio: 6, 6, 8, 5), b/ 217 zezwoleń kategorii V (odpowiednio 61, 88, 43, 25), c/ 298 zezwoleń kategorii VI (odpowiednio 54, 92, 106, 46), d/ 1 054 zezwoleń VII (odpowiednio 296, 316, 302, 140).

Z tytułu wydanych zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych Oddział naliczył i pobrał łącznie 2 405 200 zł¹⁰⁹, w tym w latach 2015-2017 odpowiednio: 558 710 zł, 811 300 zł, 723 100 zł oraz 312 090 zł w I półroczu 2018 r.

(akta kontroli str. 1235-1240)

Właściwe nadzorowanie wykonywania warunków określonych w zezwoleniach przez kierujących pojazdami nienormatywnymi w terenie należało do zadań Wydziału Dróg i Sieci Drogowej.

(akta kontroli str. 1247-1249)

Szczegółowym badaniem objęto dziesięć losowo wybranych decyzji zezwalających na przejazd pojazdów nienormatywnych w kategorii VII. Wszystkie zbadane decyzje zezwalające na przejazd pojazdów nienormatywnych zgodnie z przepisami art. 64d ustawy Prawo o ruchu drogowym, zostały wydane przez Oddział w terminie 14 dni, po wcześniejszym uzgodnieniu trasy z innymi zarządcami dróg, oraz, po uiszczeniu opłaty w wymaganej kwocie.

(akta kontroli str. 1246, 1250, 1257-1268)

Na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, wystąpiono do Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu, Opolskiego

¹⁰⁸ Ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem nr 6 z dnia 15 marca 2016 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych.

¹⁰⁹ W tym za zezwolenia: a/ kategorii IV naliczono i pobrano 9 500 zł, b/ kategorii V – 161 200 zł, c/ kategorii VI – 264 000 zł, d/ kategorii VII – 425 100 zł.

Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Opolu oraz Komendanta Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu o informację dotyczącą ujawnionych przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych przez odcinki dróg, obiekty mostowe pozostające w zarządzie Oddziału niezgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz wysokość nałożonych kar z tego tytułu.

(akta kontroli str. 1251, 1253, 1255)

W odpowiedzi Zastępca Komendanta Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu wyjaśnił, że funkcjonariusze Placówki Straży Granicznej w Opolu podległej Śląskiemu Oddziałowi Straży Granicznej nie prowadzili kontroli ruchu drogowego przewozów normatywnych, nie ujawnili przypadków przewozów nienormatywnych prowadzonych niezgodnie z obowiązującymi przepisami i nie nakładali kar z tego tytułu.

(akta kontroli str. 1252)

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu wyjaśnił, że w okresie kontroli na drogach krajowych województwa opolskiego skontrolowano łącznie siedem pojazdów nienormatywnych. Kontrole nie potwierdziły przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych niezgodnie z obowiązującymi przepisami, a tym samym nie nakładano z tego tytułu kar.

(akta kontroli str. 1256)

Opolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Opolu poinformował, że na 3 629 kontroli przeprowadzonych w latach 2015-2018 (I półrocze) ujawniono 292 (8%) przypadki wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi na odcinkach dróg i obiektach mostowych pozostających w zarządzie Oddziału. Z tego tytułu nałożono łącznie 1 953 500 zł kar pieniężnych.

(akta kontroli str. 1254)

W celu zapobieżenia negatywnym skutkom przejazdów pojazdami ponadnormatywnymi, a zwłaszcza o przekroczonej masie całkowitej, powodujących degradację nawierzchni drogi w Oddziale został zbudowany system opierający się na monitoringu i pomiarach parametrów samochodów ciężarowych. Na parkingach przy drogach krajowych usytuowano dziesięć miejsc ważenia pojazdów. Uzupełnieniem sieci miejsc do ważenia pojazdów był preselekcyjny system ważenia pojazdów w ruchu, dzięki zainstalowanym kamerom i pętlom indukcyjnym, które przez całą dobę zbierają informacje o liczbie oraz rodzaju poruszających się pojazdów identyfikując jednocześnie ich numery rejestracyjne. Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że dzięki zainstalowanym czujnikom do pomiaru masy całkowitej i przekroczeniu nacisku osi pojazdów na powierzchnię drogi zbierane są informacje o przekroczeniach tych parametrów.

Preselekcyjny system ważenia pojazdów działał na drogach krajowych w dziewięciu lokalizacjach.

Łączny koszt budowy systemu preselekcji wagowej wyniósł 5 828 810,32 zł, a łączny koszt utrzymania tego systemu w okresie objętym kontrolą wyniósł 2 241 443,57 zł.

Zastępca Dyrektora Oddziału wyjaśnił, że zarówno miejsca do ważenia, jak i system preselekcji wagowej wraz z wagami przenośnymi przekazane zostały do korzystania przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego.

(akta kontroli str. 1269, 1270-1271)

Oddział podejmował działania polegające na dostosowaniu dróg do wymaganych parametrów technicznych, w tym o nośności do 11,5 tony – w okresie objętym kontrolą przebudową objęto łącznie 174,458 km dróg.

Podejmowane były również działania polegające na dostosowaniu skrzyżowań, w tym szczególnie rond dla potrzeb przejazdu pojazdami nienormatywnymi.

W kontrolowanym okresie przebudową objęto 26 skrzyżowań, w tym dwa skrzyżowania zostały przebudowane na koszt przewoźników.

(akta kontroli str. 1272-1276)

5.2. Stan kontroli zarządczej w zakresie ochrony dróg

Opis stanu faktycznego

Ustanowiony w GDDKiA system kontroli zarządczej nie obejmował procesów związanych z ochroną dróg, a szczególności ochroną dróg użytkowanych przez pojazdy nienormatywne.

Koordinator do spraw Systemu Zarządzania Jakością wyjaśnił, że na podstawie Zarządzenia Dyrektora Generalnego w sprawie ustalenia opisu kontroli zarządczej w GDDKiA nie ma oddzielnie wyspecyfikowanego tego zagadnienia. W związku z tym nie jest ono uwzględniane, jako osobna pozycja w planie działalności i w analizie ryzyka, opracowanych w Oddziale zgodnie z wytycznymi w tym zakresie.

(akta kontroli str. 1277)

Oświadczenia o stanie kontroli zarządczej za lata 2015-2017 opisano w punkcie 1.5 wystąpienia pokontrolnego. Treść oświadczeń odpowiadała stanowi faktycznemu.

(akta kontroli str. 1175-1222)

Stwierdzone nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

IV. Wnioski

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

Wnioski

1. Podjęcie działań mających na celu rzetelne odzwierciedlanie w dziennikach objazdu dróg faktycznego stanu drogi, w tym zwłaszcza stanów technicznego ich nawierzchni.

2. Sporządzanie dokumentacji przeglądów okresowych dróg w sposób pozwalający na pełną identyfikację poszczególnych odcinków dróg objętych tymi przeglądami.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Opole, 20 lutego 2019 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

Kontrolerzy
Zygmunt Świętek
specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

p.o. DYREKTORA
Delegatury NIK w Opolu



.....
podpis

Krzysztof Rajczyk
główny specjalista kontroli państwowej



.....
podpis

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011

10/10/2011