



**WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI**
Jacek Uczkiewicz

LPO.410.015.01.2015
P/15/094

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst ujednolicony uwzględniający zmiany wprowadzone Uchwałą Nr 70/2015
Kolegium Najwyższej Izby Kontroli z dnia 16 grudnia 2015 r.

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/094 – Przeciwdziałanie niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu.
Kontrolerzy	1. Paweł Szczepaniak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95169 z 27 maja 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Piotr Kręt, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 95193 z 1 lipca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa (dalej: GDDKiA lub Generalna Dyrekcja).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tomasz Rudnicki, od 24 kwietnia 2015 r. p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (Generalny Dyrektor). (dowód: akta kontroli str. 6-7)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie NIK, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad była, w latach 2012-2014, przygotowana w zakresie swoich kompetencji do przeciwdziałania niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.

GDDKiA opracowała i wdrożyła zasady ustalania i naprawy uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Wzorcowe dokumenty kontraktowe GDDKiA, jak Szczególne Warunki Kontraktu oraz Wzorcowe Specyfikacje Techniczne, przewidywały odpowiedzialność wykonawców za szkody spowodowane podczas wykonywania robót, zobowiązywały ich do sporządzania inwentaryzacji stanu technicznego dróg wykorzystywanych na potrzeby realizacji budów oraz do niezwłocznego naprawienia wszelkich powstałych uszkodzeń. Wzorcowe zapisy kontraktowe pomiędzy wykonawcami robót, a GDDKiA w sposób jednoznaczny wskazywały wykonawców jako zobowiązanych do zawarcia porozumień z zarządcami dróg lokalnych w celu możliwości ich wykorzystywania przy budowach.

W ocenie NIK, stwierdzone w toku kontroli przypadki naruszania obowiązujących uregulowań dotyczących ustalania zniszczeń i naprawy dróg samorządowych przez wykonawców odcinków autostrad i dróg ekspresowych wskazują na potrzebę uwzględnienia tej problematyki w planach wewnętrznych kontroli GDDKiA.

III. Wyniki kontroli

Opracowanie i wdrożenie przez GDDKiA zasad ustalania i naprawy uszkodzeń dróg samorządowych powstałych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Zgodnie z § 1 Statutu¹, Generalna Dyrekcja jest centralnym organem administracji rządowej obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W myśl postanowień § 3 Statutu, w skład Generalnej Dyrekcji wchodziły komórki organizacyjne (departamenty, biura oraz stanowiska) i oddziały wojewódzkie. Stosownie do postanowień § 7 ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego GDDKiA², Dyrektor Oddziału podejmuje decyzje we wszystkich sprawach związanych z funkcjonowaniem oddziału w granicach udzielonego mu przez Generalnego Dyrektora pełnomocnictwa. Do zadań Departamentu Realizacji Inwestycji GDDKiA należał natomiast monitoring realizacji zadań inwestycyjnych na sieci dróg krajowych, w szczególności:

- analiza i merytoryczna ocena zagrożeń występujących podczas realizacji inwestycji, w zakresie monitorowanych zadań, celem identyfikacji ryzyk kontraktowych (pkt 1),
- monitoring realizacji zadań inwestycyjnych, w szczególności współpraca z wyznaczonym kierownikiem projektu (pkt 2),
- merytoryczna ocena wnioskowanych zmian w umowach monitorowanych zadań oraz akceptowanie treści aneksów na wnioski dyrektorów Oddziałów (pkt 6),
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi Generalnej Dyrekcji w zakresie tworzenia wzorcowych Szczególnych Warunków Kontraktu (SWK) na roboty budowlane oraz uzgadnianie ich treści - będących w zakresie kompetencji ww. Departamentu – w toczących się postępowaniach przetargowych (pkt 17).

(dowód: akta kontroli str. 50-55, 66-67)

Opis stanu
faktycznego

Generalna Dyrekcja opracowała i wdrożyła zasady ustalania i naprawy uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

W dniu 12 listopada 2013 r. Oddziałom GDDKiA przekazano Wzorcowe Szczególne Warunki Kontraktu dla kontraktów realizowanych w systemie „Projektuj i Buduj”³ (dalej: SWK) oraz Wzorcowy Dokument „Dane kontraktowe dla kontraktów realizowanych w tym systemie”. Wcześniej, 28 maja 2009 r., Oddziały GDDKiA otrzymały z Wydziału Koordynacji Postępowań Przetargowych Departamentu Realizacji Inwestycji GDDKiA wzorcowe dokumenty Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na roboty budowlane oraz na nadzór, w tym m.in. Szczegółowe Warunki Kontraktu.

Postanowienia SWK mogły być, z uwagi na powtarzalność znacznej części zapisów, podstawą do przygotowywania Szczególnych Warunków Kontraktu dla kontraktów realizowanych w systemie „Buduj”⁴.

Opracowania te stanowiły podstawę do sporządzenia dokumentów w ramach przygotowania postępowań przetargowych. SWK uzupełniały, poprawiały, jak również wprowadzały dodatkowe klauzule specjalne do Warunków Ogólnych Kontraktu zatytułowanych „Warunki Kontraktu na urządzenia i budowę

¹ Zarządzenie Nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2002 r. ze zm. (Dz. Urz. MI Nr 3, poz. 8, ze zm.)

² Załącznik do zarządzenia Nr 33 Generalnego Dyrektora GDDKiA z dnia 28 kwietnia 2015 r.

³ T.j. dla urządzeń i robót projektowanych przez wykonawcę.

⁴ T.j. dla robót projektowanych przez zamawiającego.

z projektowaniem dla urządzeń elektrycznych i mechanicznych oraz dla robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez wykonawcę⁵ (dalej: WOK).

W razie rozbieżności pomiędzy WOK i SWK, obowiązywały postanowienia SWK.

Wzorcowe zapisy kontraktowe pomiędzy wykonawcami robót, a GDDKiA w sposób jednoznaczny wskazywały wykonawców jako zobowiązanych do zawarcia porozumień z zarządcami dróg lokalnych w przedmiocie korzystania z tych dróg przy budowie odcinków autostrad i dróg ekspresowych. WOK stanowiły w szczególności, że:

- wykonawcy robót zobowiązani są m.in. do ponoszenia wszelkich kosztów i obciążeń z tytułu specjalnych i/lub czasowych praw przejazdu, których mogli potrzebować,
- wykonawcy ponoszą odpowiedzialność za wszelkie naprawy, które mogły być wymagane w związku z korzystaniem przez nich z tras dostępu do placu budowy,
- wyłączona zostaje odpowiedzialność zamawiającego (GDDKiA) za zaspokojenie roszczeń, które mogłyby ewentualnie wynikać z użytkowania jakiejkolwiek tras dostępu lub dotyczyć jej w inny sposób.

(dowód: akta kontroli str. 93-100)

Generalny Dyrektor wyjaśnił, że Szczególne Warunki Kontraktu powstały celem bardziej precyzyjnego i szczegółowego opisu obowiązków leżących po stronie wykonawców. SWK zostały opracowywane (i wciąż podlegają aktualizacji) przy udziale Oddziałów oraz komórek organizacyjnych Centrali i powstały m.in. z uwagi na potrzebę ujednolicenia we wszystkich Oddziałach GDDKiA treści umów na roboty budowlane, tak aby w przyszłości (już na etapie realizacji kontraktów) ewentualne problemy mogły być rozwiązywane w oparciu o wzajemne doświadczenia Oddziałów, na bazie tych samych lub podobnych zapisów umownych (w zależności od specyfiki kontraktu). „Stosowanie jednolitych postanowień umownych w skali całego kraju potwierdza równocześnie transparentność postępowania GDDKiA”.

(dowód: akta kontroli str. 93-95)

Wzorcowe SWK zobowiązywały wykonawców m.in. do:

- dokonania przed rozpoczęciem robót budowlanych na własny koszt, inwentaryzacji fotograficznej i opisowej dróg, tras dostępu na plac budowy, jak i w jego otoczeniu, których stan mógł ulec pogorszeniu w wyniku prowadzenia robót budowlanych. Inwentaryzacja taka winna być poświadczona protokołem przez wykonawcę, inżyniera kontraktu i gestorów lub zarządców takich dróg, urządzeń obcych lub obiektów budowlanych,
- podejmowania, na własną odpowiedzialność i na własny koszt, w zakresie realizowanych robót, wszelkich środków zapobiegawczych, aby zabezpieczyć drogi sąsiadujące z placem budowy przed jakimikolwiek oddziaływaniami wynikającymi z działań lub zaniechań wykonawcy,
- zaznajomienia się z istniejącą infrastrukturą, w szczególności z umiejscowieniem wszystkich dróg, przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac i robót mogących ją uszkodzić,
- ustalenia odpowiedzialności wykonawcy za wszelkie uszkodzenia istniejącej infrastruktury, za szkody spowodowane przez niego lub jego podwykonawców podczas wykonywania robót,
- niezwłocznej naprawy wszelkich powstałych uszkodzeń, na własny koszt.

⁵ COSMOPOLI CONSULTANTS, wydanie angielsko-polskie 2000 (tłumaczenie pierwszego wydania FIDIC 1999 Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils - Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów).

Zamawiający zwolniony został z obowiązku jakichkolwiek świadczeń z tytułu szkód wyrządzonych komukolwiek w związku z wykonywaniem umowy.

(dowód: akta kontroli str. 93-96, 156-706)

Zapisy dotyczące kwestii związanych z ustalaniem oraz rozliczaniem kosztów uszkodzeń dróg samorządowych zawarte zostały również we wzorcowych Specyfikacjach Technicznych DM-00 Wymagania Ogólne, stanowiących integralną część zawieranych umów (kontraktów) z wykonawcami robót.

Wymagania Ogólne zobowiązywały wykonawców do przedstawienia inżynierowi projektu do zatwierdzenia, przed przystąpieniem do robót, uzgodnionego (i aktualizowanego) z odpowiednim zarządem drogi i organem zarządzającym ruchem, projektu organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w okresie trwania budowy oraz do przeprowadzenia oceny stanu technicznego istniejących dróg publicznych znajdujących się w najbliższym otoczeniu inwestycji oraz w dalszej odległości, które miały być wykorzystywane do transportu technologicznego oraz objazdów dla ruchu publicznego. W ramach oceny należało dokonać inwentaryzacji wszelkich uszkodzeń nawierzchni (spękań, kolein, przełomów, itd.), intensywności uszkodzeń i zakresu ich występowania. Nieodłączną częścią tej dokumentacji winny być zdjęcia, skatalogowane w sposób niebudzący wątpliwości, co do momentu ich wykonania. Wykonawcy mieli podpisywać stosowne protokoły z zarządcami tych dróg. Transport materiałów i wyposażenia mógł odbywać się po drogach, których stan został zinwentaryzowany i potwierdzony. Sposób naprawy zaistniałych szkód na drogach publicznych wykorzystywanych do transportu technologicznego, jak również przeprowadzania objazdów dla ruchu publicznego przy realizacji robót, wykonawcy mieli ustalić z właściwymi zarządcami dróg. Wszystkie prace związane z monitoringiem stanu technicznego oraz koszty z tytułu likwidacji powstałych szkód wykonawcy ujmowali w cenie kontraktowej. Wykonawcy zobowiązani byli do uzyskania wszelkich niezbędnych zezwoleń na przewozy nietypowych wagowo ładunków (ponadnormatywnych) i powiadamiania o każdym takim przewozie inżyniera lub kierownika projektu. Ponoszenie kosztów napraw istniejących dróg publicznych zniszczonych wskutek transportu materiałów przeznaczonych do budowy należało do wykonawców.

(dowód: akta kontroli str. 96–98)

Kwestie szczegółowych porozumień dotyczących korzystania z dróg lokalnych podczas realizacji inwestycji, leżały po stronie wykonawców robót, którzy w charakterze stron winni zawrzeć stosowne porozumienia z ich zarządcami. Zapisy kontraktowe wskazywały na obowiązkowy charakter zawieranych porozumień pomiędzy wykonawcami robót a zarządcami dróg samorządowych, a zatem również stanowiły integralną część zawieranych umów kontraktowych.

Przyjętą w GDDKiA praktyką było to, że każdy kontrakt z uwagi na jego specyfikę oraz teren w jakim przebiega, jest inny, dlatego też dostosowuje się działania do zaistniałych okoliczności. Podejście zamawiającego (GDDKiA), polegające na zobowiązaniu wykonawców do uregulowania współpracy z samorządami oraz pozostałymi zarządcami, pozwoliło w wielu przypadkach usprawnić egzekwowanie przez zarządców (jako stron porozumień), działań związanych z naprawą uszkodzonych dróg lokalnych.

(dowód: akta kontroli str. 101-102)

2. Nadzór GDDKiA nad działalnością dotyczącą przeciwdziałania niszczeniu dróg lokalnych w toku budowy autostrad i dróg ekspresowych.

GDDKiA w umowach na pełnienie nadzoru inwestorskiego przez podmioty wyłonione w ramach osobnych postępowań przetargowych (konsultant, inżynier kontraktu lub nadzór inwestorski), nakładała obowiązek zapoznawania się przez te podmioty z protokołami z inwentaryzacji dróg przedstawionych przez wykonawców w porozumieniu z zarządcami dróg samorządowych.

Do zadań Departamentu Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji należało prowadzenie monitoringu w zakresie wypełniania przez konsultanta obowiązków wynikających z umowy, które polegały w szczególności na:

- udziale w radach budowy i w tygodniowych naradach koordynacyjnych,
- weryfikacji wprowadzanych przez konsultanta zmian do kontraktu,
- weryfikacji ex-post akceptowanych przez konsultanta roszczeń,
- przeprowadzeniu przez pracowników GDDKiA kontroli w miejscu realizacji inwestycji w zakresie realizacji przez konsultanta zadań i obowiązków wynikających z umowy.

Monitoring realizacji porozumień przez GDDKiA polegał na cyklicznych udziałach pracowników Departamentu Realizacji Inwestycji w posiedzeniach rad technicznych (lub rad budowy), na których poruszane były m.in. sprawy wykorzystania sprzętu wykonawców po uzgodnionych z właściwym zarządcą dróg korytarzach komunikacyjnych i wywiązywania się wykonawców z zapisów zawartych porozumień.

W realizowanych przez zamawiającego (GDDKiA) kontraktach wprowadzono zapisy, które zezwalały na egzekwowanie od wykonawców prawidłowej realizacji warunków umowy w sytuacji nienależytego jej wykonywania, w szczególności zaspokajanie z gwarancji należytego wykonania roszczeń podmiotów trzecich. Przed zawarciem umów wykonawcy wnosili zabezpieczenia wykonania umów w wysokości określonej w danych kontraktowych. Służyło to pokryciu roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z kontraktu. W przypadkach niewykonania lub nienależytego wykonania umów przez wykonawców, GDDKiA była uprawniona do wykorzystania środków z zabezpieczenia wykonania na poczet kosztów wykonania robót lub innych świadczeń przez inny podmiot. Wykonania wszystkich zobowiązań wykonawców wynikających z kontraktu, za wyjątkiem zobowiązań gwarancyjnych nie uznawano za ukończone, dopóki inżynier nie wystawił - na wniosek wykonawców - świadectwa wykonania, zawierającego datę wywiązania się wykonawców z tych zobowiązań. Wraz z wnioskiem wykonawcy przedkładali inżynierowi oświadczenie stwierdzające, iż usunęli wszelkie wady i usterki zgodnie z kontraktem oraz wykonali wszelkie prace wskazane w świadectwie przejęcia. Wyłącznie świadectwo wykonania było dokumentem stanowiącym akceptację realizacji robót zgodnie ze wszystkimi wymogami kontraktu.

(dowód: akta kontroli str. 709-723)

Postępowanie Oddziałów GDDKiA, w przypadkach zmiany generalnych wykonawców robót kontraktowych, sprawdzono na przykładzie realizacji odcinków autostrad A1 i A4. Przykładowo, z zapisów umów: „Kontynuacja budowy autostrady A1 Toruń–Stryków, odcinek I Czerniewice–Odolion (11,4 km), odcinek II Odolion–Brzezie” (23,066 km) oraz „Kontynuacja budowy autostrady A1 Toruń–Stryków, odcinek III Brzezie–Kowal” (29,502 km) wynika m.in., że wykonawcy realizujący pierwotne kontrakty na budowę autostrady A1, odcinki Czerniewice-Kowal nie wywiązali się z obowiązku naprawy uszkodzeń konstrukcji dróg lokalnych.

Dyrekcja Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy zamieściła w ogłoszeniu o przetargu na kontynuację budowy autostrady A1 zadanie naprawy dróg lokalnych uszkodzonych przez poprzedniego wykonawcę (w chwili obecnej trwa postępowanie sądowe pomiędzy Oddziałem, a wykonawcą pierwotnej umowy na budowę odcinka autostrady A1 w zakresie roszczeń obu stron). W SIWZ dla odcinków autostrady A1 Czerniewice–Brzezie i Brzezie–Kowal wskazano potrzebę odtworzenia nawierzchni i poboczy dróg dostępu do placu budowy, zniszczonych przez poprzednich wykonawców autostrady A1.

Podejmując kontynuację budowy autostrady A4 Tarnów-Rzeszów (odcinek węzeł Krzyż-węzeł Dębica Pustynia), zamawiający zawarł zapisy stanowiące, że „przed przystąpieniem do budowy autostrady A4 wykonawca jest zobowiązany do wykonania remontu publicznych dróg lokalnych, które zostały zniszczone i nie odbudowane przez poprzedniego wykonawcę, a po których prowadzony będzie transport budowy”. Na etapie sporządzania oferty wykonawca był zobowiązany uzgodnić zakres prac remontowanych dróg publicznych z ich zarządcami.

Odnosząc się do postępowania GDDKiA w przypadkach zmiany generalnego wykonawcy robót kontraktowych, Generalny Dyrektor wskazał, że tok postępowania w takich przypadkach jest każdorazowo rozpatrywany i przyjmowany przez Oddział GDDKiA indywidualnie w zależności od przypadku oraz stanu faktycznego. Nadrzędnym celem jest zapewnienie działań zmierzających zawsze do jak najszybszej naprawy zniszczeń dróg samorządowych po poprzednim wykonawcy.

(dowód: akta kontroli str. 101-102)

Spośród 81 inwestycji, dla których roboty budowlane zakończyły się w okresie objętym kontrolą NIK, przy realizacji dwóch kontraktów stwierdzono przypadki wstrzymania płatności wykonawcom w związku z niewywiązywaniem się z obowiązku naprawy uszkodzeń na drogach lokalnych. Były to:

- realizacja przebudowy drogi ekspresowej S8 (odcinek Wyszaków–Białystok), wstrzymanie płatności na kwotę 30,5 tys. zł,
- realizacja budowy autostrady A-1 Toruń–Stryków, odcinek II sekcja I Sójki–Kotliska - na kwotę 158,4 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 102)

W latach 2012-2015, Biuro Kontroli Wewnętrznej GDDKiA przeprowadziło 12 kontroli w oddziałach, które obejmowały swoim zakresem zagadnienia dotyczące budowy autostrad i dróg ekspresowych. Pięć z nich dotyczyło przeglądów gwarancyjnych ekranów akustycznych, dwie - zadań inwestycyjnych i remontowych w zakresie prawidłowości dokonywanych odbiorów, w tym prawidłowości i terminowości badań laboratoryjnych, dwie - prawidłowości realizacji umów o nadzór autorski. Trzy pozostałe kontrole dotyczyły m.in. prawidłowości rozliczania i odbioru przedmiotu zamówienia na przykładzie wybranych umów, wykonywania obowiązków kierownika projektu oraz prawidłowości lokalizacji zjazdów i ekranów akustycznych. Żadna z tych kontroli nie obejmowała problematyki uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 143-150)

W okresie objętym kontrolą, Departament Realizacji Inwestycji, przy udziale innych komórek organizacyjnych GDDKiA, przeprowadził 13 kontroli w miejscach realizowanych kontraktów. Również te kontrole nie obejmowały problematyki uszkodzeń dróg samorządowych.

(dowód: akta kontroli str. 151-155)

3. Skargi i wnioski kierowane do GDDKiA dotyczące niszczenia dróg lokalnych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.

Opis stanu faktycznego

W latach 2012–2015 (I półrocze) do Centrali GDDKiA wpłynęło 12 pism ujętych w rejestrze skarg i wniosków Generalnej Dyrekcji, mających związek z niszczeniem dróg lokalnych w trakcie budowy autostrad i dróg ekspresowych. W skargach tych wskazywano na: słabą pozycję zarządców dróg w kwestii dochodzenia roszczeń z tytułu uszkodzeń dróg lokalnych, oczekiwanie pomocy ze strony Generalnej Dyrekcji w podpisywaniu takich porozumień, różnice między oczekiwaniami i wykonanymi zakresami napraw dróg, a także lekceważący stosunek inwestora i wykonawców do zarządców dróg samorządowych i mieszkańców.

(dowód: akta kontroli str. 1329-1333)

W okresie objętym kontrolą, w GDDKiA przeprowadzono 9 kontroli zewnętrznych, które obejmowały zagadnienia dotyczące budowy autostrad i dróg ekspresowych. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przeprowadziło cztery kontrole ex post projektów zadań inwestycyjnych dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej, a Najwyższa Izba Kontroli pięć kontroli o następującej tematyce:

- Wykonywanie przez GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych,
- Realizacja przedsięwzięć w systemie partnerstwa publiczno–prywatnego,
- Zasadność budowy ekranów akustycznych i przepustów (przejść dla zwierząt) na autostradzie A2 Warszawa–Łódź,
- Działania GDDKiA na rzecz zapewnienia odpowiedniej jakości robót drogowych,
- Bariery w procesie przygotowania i realizacji inwestycji na przykładzie inwestycji drogowych.

Kontrole te nie obejmowały problematyki uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

(dowód: akta kontroli str. 102-142)

Uwaga dotycząca badanej działalności

W toku kontroli ustalono, że Starosta Kutnowski negatywnie ocenił współpracę z Oddziałem GDDKiA w Łodzi, stwierdzając że Oddział ten podchodził w sposób lekceważący do kierowanych do niego pism oraz telefonicznych interwencji pracowników Starostwa Powiatowego w Kutnie w sprawach dotyczących zniszczeń dróg powiatowych przy transporcie materiałów na budowę autostrady A1 na odcinku Kowal–Piątek.

Pani Marta Horodecka - Zastępca Dyrektora Biura Generalnego Dyrektora GDDKiA wyjaśniła, że w Oddziale GDDKiA w Łodzi ww. pismo nie zostało zakwalifikowane jako skarga w rozumieniu VIII działu Kodeksu postępowania administracyjnego.

W archiwum korespondencji Oddziału nie odnaleziono odpowiedzi Oddziału GDDKiA w Łodzi na ww. pismo.

(dowód: akta kontroli str. 861–864)

Zdaniem NIK, biorąc pod uwagę to, że problematyka zniszczeń dróg lokalnych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych nie była dotychczas przedmiotem wewnętrznych kontroli Generalnej Dyrekcji, treść przedstawionych skarg i wniosków wskazuje na potrzebę ujmowania tych zagadnień w planach kontroli Oddziałów GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 1136, 1228)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie opracowanie i wdrożenie przez GDDKiA zasad ustalania i naprawy uszkodzeń dróg samorządowych w trakcie budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁶, wnosi o ujmowanie w działalności kontrolnej Generalnej Dyrekcji zagadnień dotyczących niszczenia dróg lokalnych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ust. 3 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 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Warszawa, dnia 22 września 2015 r.

Za zgodność z treścią Uchwały
Kolegium Najwyższej Izby Kontroli
Nr 70/2015 z dnia 16 grudnia 2015 r.

Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Poznaniu

Andrzej Aleksandrowicz

Poznań, dnia 14 stycznia 2016 r.

⁶ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.