



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ – 4101-08-05/2013

P/13/078

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów

T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06

lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym w latach 2011-2013.

Jednostka przeprowadzająca kontrolę Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie

Kontrolerzy Urszula Dziedzic specjalista k. p., upoważnienie do kontroli nr 86328 z dnia 26 lipca 2013 r.

Wilhelm Dmytrów główny specjalista k. p. upoważnienie do kontroli nr 86327 z dnia 24 lipca 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1-4)

Jednostka kontrolowana Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.
Regon 690587670

Kierownik jednostki kontrolowanej Adam Maternia Dyrektor PZDW od dnia 20 września 2011 r. Poprzednio tj. od 25 stycznia 1999 r. do 31 marca 2011 r. Dyrektorem PZDW był Bogdan Tarnawski. W okresie od dnia 1 kwietnia 2011 r. do 19 września 2011 r. pełniącym obowiązki Dyrektora PZDW był Adam Maternia.

(dowód: akta kontroli str. 5-11)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli (NIK) ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹, działalność kontrolowanej jednostki w zakresie organizacji i zarządzania drogami publicznymi.

Uzasadnienie oceny ogólnej

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie (PZDW) był jednostką organizacyjną przygotowaną do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządu drogi. Wg statutu PZDW realizował zadania zarządcy dróg wojewódzkich (Zarząd Województwa Podkarpackiego), a dyrektor PZDW i jego zastępca posiadali stosowne upoważnienia do załatwiania – w imieniu zarządcy dróg – przekazanych zadań. W obszarze tym uzupełnienia

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

wymaga statut oraz Regulamin Organizacyjny PZDW, które nie zawierały wszystkich zadań przypisanych zarządcy dróg w zakresie nowych obowiązków wprowadzonych w trakcie ostatnich zmian ustawy o drogach publicznych.² NIK stwierdza, iż zadania zarządu drogi powierzone zostały pracownikom posiadającym przygotowanie zawodowe w tym zakresie. Jednakże pozytywną ocenę w tym obszarze obniża brak decyzji o wpisie do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego osób, które posiadały uprawnienia budowlane uzyskane po 1 stycznia 1995 r., a wykonywały kontrole dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy prawo budowlane³, na podstawie art. 62 ust. 4 tej ustawy.

Ocenę ogólną obniża również fakt, iż PZDW prowadząc dokumentację ewidencyjną dróg nie dokonywał jej aktualizacji na bieżąco – brakujące wpisy w książkach dróg dotyczące lat 2011-2012, zostały uzupełnione dopiero w trakcie trwania niniejszej kontroli, a mapa eksploatacyjno-techniczna aktualizowana była z naruszeniem wymaganych terminów.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli PZDW rzetelnie wypełniał swoje obowiązki wykonując okresowe pomiary ruchu drogowego, pełniąc nadzór nad wprowadzanymi ograniczeniami lub zakazami w ruchu przez podmioty posiadające infrastrukturę w pasie drogowym, przeprowadzając kontrole techniczne stanu wszystkich odcinków dróg. Współdziałał z policją w zakresie opiniowania, przygotowywania, dokonywania zmian i dostosowywania organizacji ruchu drogowego do nowych warunków drogowych.

NIK negatywnie ocenia brak należytego wywiązania się PZDW z obowiązku informowania organu zarządzającego ruchem oraz policji o terminach wprowadzenia organizacji ruchu, dla których PZDW był jednostką wprowadzającą te organizacje, co najmniej na 7 dni przed dniem ich wprowadzenia. W ocenie NIK powyższe nieprawidłowości nie tylko nie pozwalały na terminowe wykonanie działań kontrolnych organu zarządzającego ruchem, ale w szczególności uniemożliwiały policji podjęcie działań kontrolnych już od początku obowiązywania nowej organizacji ruchu, co zwiększało potencjalne ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W kontekście powyższej oceny, nieprawidłowością istotną ze względu na charakter, było stosowanie w dwóch miejscach prowadzonych robót w pasie drogi, projektów organizacji ruchu bez wymaganego zatwierdzenia przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, przez okresy 57 dni i 183 dni, co stanowiło o naruszeniu przepisu § 4. ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁴, który stanowi, że podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający. Ponadto, kontrola dowiodła, że PZDW nie wykonywał wymaganych (od dnia 31.05.2012 r.) badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym, na bezpieczeństwo uczestników ruchu. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, wykazana jednoczesność obydwu naruszeń w miejscach prowadzonych robót, zwiększała potencjalne ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

² Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260)

³ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz. U. Nr 243, poz. 1623 ze zm.)

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)

Badanie zgodności rzeczywistej lokalizacji oznakowania, z odpowiednimi projektami stałej organizacji ruchu, zatwierdzonymi przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, wykazało, że rzeczywiste położenie 58 znaków (na ogółem 93 znaki objęte tym pomiarem) nie było zgodne z ich lokalizacją, określoną w odpowiednich projektach organizacji ruchu. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, należy brać pod uwagę, że przyczyną takiego stanu rzeczy może być nieuwzględnienie w projektach organizacji ruchu, wszystkich cech i charakterystyk obszarów, na których zostały zatwierdzone organizacje ruchu. Ustalony stan faktyczny w tym zakresie pozwala wnioskować, że rzeczywiste umiejscowienie znaków nie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu.

Badanie stosowanych procedur w zakresie koordynacji robót wykonywanych w pasie drogowym, wykazało, że PZDW - praktycznie - miał ograniczony wpływ na ewentualną kolizyjność robót wykonywanych w tym samym czasie, w bliskiej od siebie odległości. W ocenie NIK, opracowanie własnych wewnętrznych procedur (systemu informatycznego) pozwalających na wychwytywanie takich ewentualnych kolizji, umożliwiłoby w wyższym stopniu koordynować zdarzenia kumulujących się robót, przez zarządzającego drogami.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność PZDW w zakresie wydawania zezwoleń na umieszczenie reklam, gdzie w każdym badanym przypadku, PZDW kontrolował dotrzymanie przez podmiot ustalonych w zezwoleniu warunków zajęcia pasa drogowego, a usytuowanie reklam nie miało wpływu na widoczność oznakowania, urządzeń sygnalizacyjnych i innych elementów drogi, oraz zapewniało widoczność na odcinku drogi. Na pozytywną ocenę zasługują przygotowywane do postępowań o udzielanie zamówień publicznych na roboty w pasie drogi, specyfikacje istotnych warunków zamówienia, w których przewidziano na przyszłych wykonawców odpowiednie obowiązki, zmniejszające utrudnienia na drogach podczas prowadzenia robót. Ustalenia kontroli wykazały również, że w umowach z wykonawcami robót zawarto postanowienia dotyczące kar z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zamówienia.

W kontroli ustalono, że w PZDW przeprowadzano, zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 20 pkt. 10 ustawy o drogach publicznych, okresowe kontrole stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, a stwierdzone braki i usterki – były naprawiane (uzupełniane) na bieżąco.

Pozytywnie należy ocenić, bieżące utrzymanie oznakowania na drogach, gdzie nie stwierdzono przypadków: złego stanu technicznego znaków, oznakowania dezinformującego kierowców, oraz znaków sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, nie spełniających warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁵.

⁵Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Przygotowanie jednostki do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządu drogi

Opis stanu
faktycznego

PZDW to jednostka budżetowa, finansowana przez Samorząd Województwa Podkarpackiego, wykonująca zadania w zakresie planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Szczegółowy zakres zadań nadany został w statucie PZDW, zatwierdzonym Uchwałą Nr LXIII/808/06 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 20 października 2006 r., (ze zmianą z dnia 27 lutego 2012 r. wprowadzoną Uchwałą Nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Podkarpackiego).

Zgodnie z nadanym statutem podstawowym przedmiotem działania PZDW była realizacja zadań wynikających z ustawy o drogach publicznych. Zadania zarządcy drogi określone w statucie PZDW – zgodnie z regulaminem organizacyjnym zatwierdzonym Uchwałą Nr 120/2162/08 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 15 lipca 2008 r. (ze zmianą z dnia 10.04.2012 r.) – realizowane były przez Głównego Specjalistę ds. Organizacji Ruchu (samodzielne stanowisko) oraz Wydział Zarządzania Ruchem, Wydział Uzgodnień, Wydział Dróg, Wydział Mostów i przez 8 Rejonów Dróg Wojewódzkich.

Określone w statucie oraz regulaminie organizacyjnym obowiązki nie obejmowały zadań określonych w art. 20 ustawy o drogach publicznych, które zostały wprowadzone zmianą do tej ustawy, a dotyczyły: obowiązku badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego (pkt 10a wprowadzony z dniem 31 maja 2012 r.), obowiązku zarządzania i utrzymywania kanałów technologicznych i pobierania opłat, o których mowa w art. 39 ust. 7 ww. ustawy (pkt 19 wprowadzony z dniem 17 lipca 2010 r.) oraz uzupełnienia przepisu dotyczącego przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego o obowiązkowe podczas tych kontroli dokonywanie weryfikacji cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (pkt 10 zmieniony z dniem 31 maja 2012 r.).

(dowód: akta kontroli str. 6-67)

Wyjaśniając, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW Pan K. Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią podał, że: „*Uchwalony przez Sejmik Województwa Podkarpackiego statut PZDW zatwierdzony Uchwałą Nr LXIII/808/06 z dnia 20 października w 2006 r. ze zmianą z dnia 27 lutego 2012 r. wprowadzoną Uchwałą Nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Podkarpackiego wskazuje na podstawę działania ustawę o drogach publicznych z dnia 21.03.1985 r. z późniejszymi zmianami co rozumiane jest przez PZDW jako zobowiązanie do realizowania wprowadzonych zmian ustawowych.*

Wprowadzony z dnia 31.05.2012 r. przez pkt 10 art. 20 ustawy o drogach publicznych obowiązek badania wpływu robót budowlanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie realizowany z chwilą dookreślenia przez ustawodawcę wskazanych wyżej badań rodzaju, zakresu, częstotliwości.

Z kolei wprowadzona z dnia 31.05.2012 r. zmiana pkt 10 w w/w art. 20 ustawy o drogach publicznych nakładająca na zarządcę drogi dokonywanie w trakcie kontroli stanu dróg “weryfikacja cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego” są realizowane przez pracowników Rejonu Dróg Wojewódzkich (zakresy czynności majstrów, inspektorów nadzoru) dokonujących objazdów

i przeglądów dróg zgodnie z Zarządzeniem nr 2 Dyrektora PZDW, które ujmuje procedury bieżącego reagowania na zauważone zagrożenia konstrukcji drogi dla bezpieczeństwa ruchu w/w pracownicy dokonują wpisów zauważonych usterek w dzienniku objazdu i odnotowują wykonanie w dzienniku czynności brygady patrolowej.

Realizowanie obowiązku Art. 39 pkt 7 w/w ustawy nie występuje, gdyż PZDW nie posiada kanałów technologicznych i dlatego nie zarządza, nie utrzymuje i nie pobiera opłat.”

(dowód: akta kontroli, str. 68-69)

Zarząd Województwa Podkarpackiego upoważnił Dyrektora PZDW Pana A. Maternię oraz jego zastępcę Pana K. Surmacza do wydawania w imieniu zarządcy dróg wojewódzkich decyzji administracyjnych, postanowień, zaświadczeń i oświadczeń w sprawach związanych z wykonywaniem funkcji zarządcy drogi.

(dowód: akta kontroli, str. 12-13)

Liczba pracowników, którzy wykonywali zadania zarządcy drogi stanowiła 74 osoby, z tego 23 osoby posiadały wykształcenie wyższe w zakresie budownictwa, a 30 osób średnie – technik drogowy lub technik budownictwa. Spośród ww. 74 osób, 1 osoba posiadała uprawnienia wykonawcze i projektowe, a 33 osoby posiadały uprawnienia budowlane.

Pracownikom PZDW powierzone zostały do wykonywania czynności w ramach zadań określonych w regulaminie organizacyjnym. Wyznaczone zostały również zastępstwa na czas nieobecności poszczególnych osób.

(dowód: akta kontroli, str. 70-184)

Art. 12 ust. 7 ustawy prawo budowlane stanowi, iż: *„Podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru, o którym mowa w art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a, (...).”*

Liczba pracowników PZDW, którzy wykonywali kontrole dróg na podstawie art. 62 ust. 4 ustawy prawo budowlane stanowiła 20 osób, którzy posiadali stosowne uprawnienia do przeprowadzania ww. kontroli – wykształcenie średnie techniczne drogowe (11 osób), średnie techniczne budowlane (1 osoba), wyższe budowlane (8 osób). Każdy z tych pracowników posiadał uprawnienia budowlane oraz wpis na listę członków Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. PZDW nie posiadał natomiast zaświadczeń potwierdzających wpis tych osób do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, o którym mowa w art. 88a ust 1 pkt 3 a ustawy prawo budowlane.

(dowód: akta kontroli, str. 185-208)

Wyjaśniając działający z upoważnienia Dyrektora PZDW Pan K. Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią podał, że: *„Wymagania art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 zgodnie z art. 62 ust. 4 wykonują osoby posiadające uprawnienia budowlane odpowiedniej specjalności bez wskazania wymogu potwierdzenia tego wypisem z rejestru prowadzonego przez GINB, który wymienia art. 88 a ust 1 pkt 3 cyt. ustawy. Udostępnienie danych z rejestru dla osób, które posiadały uprawnienia przed 2007 r. następuje na wniosek imienny tych osób. Biuro GINB przekazało informację, że posiada rejestr osób z uprawnieniami od 01.01.1995 r. więc PZDW zwróci się do niżej wymienionych pracowników o uzyskanie i dostarczenie nr z rejestru GINB: S. Feliks, S. Mariusz, S. Ewa.”*

(dowód: akta kontroli, str. 209-213)

Spośród 20 ww. osób, 17 z nich posiadało uprawnienia budowlane uzyskane przed 1 stycznia 1995 r., a 3 kolejne osoby w okresie po 1 stycznia 1995 r. tj. w 1998 r. w 2002 r., w 2007 r.

(dowód: akta kontroli, str. 185-208)

Liczba osób wykonujących zadania z zakresu opracowywania projektów organizacji ruchu oraz opiniowania projektów innych jednostek stanowiła 4 osoby, które posiadały wykształcenie lub praktykę w zakresie zarządzania ruchem drogowym.

Pracownicy PZDW wyjaśnili, iż przypisane zadania i obowiązki do wykonania są możliwe do realizacji i są w pełni wykonywane.

(dowód: akta kontroli, str. 172-181, 214-219)

Dane dotyczące linii rozdzielających obszar zarządzania ruchem przedstawione zostały w Wystąpieniu pokontrolnym dotyczącym kontroli NIK przeprowadzonej w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego (znak LRZ-4101-08-02/2013).

(dowód: akta kontroli, str. 220)

W okresie objętym kontrolą złożonych do zaopiniowania zostało:

- 361 projektów stałej organizacji ruchu, z tego zaopiniowano pozytywnie 316 projektów, a 45 odesłano,
- 1054 projekty czasowej organizacji ruchu, z tego 993 zaopiniowano pozytywnie, a 61 odesłano.

Ze względu, iż PZDW nie dokonywał zatwierdzania projektów organizacji ruchu (jedynie opiniował), nie występowały projekty odrzucane.

Głównymi przyczynami, dla których projekty dotyczące stałej i czasowej organizacji ruchu nie zostały pozytywnie zaopiniowane przez PZDW były braki w składanych dokumentacjach, niezgodności w złożonych dokumentacjach z przepisami prawa, brak odniesienia się do uwag przekazywanych przez PZDW.

(dowód: akta kontroli, str. 221-222)

PZDW zarządzał 45 odcinkami dróg wojewódzkich o łącznej długości 1629,600 km i dla każdego odcinka posiadał zatwierdzoną organizację ruchu, z tego na 42 odcinkach na całej ich długości. Dla 3 odcinków dróg zatwierdzona organizacja ruchu nie obejmowała całej długości i stanowiła od 90,86 % do 96,88 % ich długości. Na łączną długość 1629,600 km dróg PZDW posiadał zatwierdzoną organizację ruchu dla 1620,748 km dróg tj. 99,5 %, nie posiadał dla 8,852 km dróg, tj. 0,5 %.

W przypadku drogi 858 Zarzecze-Ulanów, która nie posiadała zatwierdzonej organizacji ruchu na odcinku o długości 3,040 km, była to nawierzchnia gruntowa, stanowiąca pas gruntu bez wydzielonej jezdni, poboczy i rowów. Dla dróg 985 Nagnajów-Dębica (o długości 1,952 km) oraz 877 Naklik-Szklary (o długości 3,860 km) projekty organizacji ruchu były w opracowaniu (zawarto umowy na wykonanie prac projektowych stałej organizacji ruchu).

(dowód: akta kontroli, str. 223-239)

Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁶ „Ewidencja obejmuje następujące dokumenty ewidencyjne: książkę drogi, której wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.” Na podstawie § 16 ww. rozporządzenia: „Aktualizowania ewidencji dokonuje się na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.”

⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582)

PZDW prowadził ewidencję dróg – posiadał założone książki dróg oraz dzienniki objazdu dróg dla każdego z 45 odcinków dróg, wg wzoru określonego w załączniku nr 1 i 2 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.

Analizą szczegółową objęto książki dróg i dzienniki objazdu dróg dla 5 (11,1 %) spośród 45 wszystkich odcinków dróg. Stwierdzono, że w 5 książkach dróg brak było wpisów dotyczących 17 zadań realizowanych na tych drogach w 2011 i 2012 r. – niekompletne dane dotyczące tabeli nr 6. Brak było również zapisów dotyczących kontroli stanu technicznego dróg i tak: w przypadku książek dróg dla 3 odcinków w tabeli nr 4 za lata 2011-2012 oraz dla 1 książki drogi w tabeli nr 5. Zapisy w dziennikach objazdu dróg dla 5 wybranych odcinków prowadzone były na bieżąco.

(dowód: akta kontroli, str. 240-317)

Wyjaśniając działający z upoważnienia Dyrektora PZDW Pan K. Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią podał, że: „...stwierdzony brak zapisów w tabeli nr 4 książki drogi dla trzech odcinków dróg został dokonany w trakcie kontroli w dniu 27.08.2013 r., stwierdzony brak zapisu w tabeli Nr 5 dla drogi Nr 986 także został uzupełniony w dniu 27.08.2013 r. ... Braki wpisów w tabeli nr 6 ... zostały na bieżąco w trakcie kontroli uzupełnione... Powyższe uchybienia były wynikiem niedopatrzenia pracowników Rejonów Dróg Wojewódzkich...”

(dowód: akta kontroli, str. 318-322)

PZDW wykonał pomiar ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 r., który objął wszystkie odcinki zarządzanych dróg, w związku z Generalnym Pomiarem Ruchu 2010 na drogach podległych zarządcom dróg wojewódzkich. Pomiary prowadzone były na odcinkach pomiarowych wg wykazu opracowanego na podstawie „Wytocznych pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 r.” zaakceptowanych przez Departament Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury.

(dowód: akta kontroli, str. 323-341)

Wyjaśniając, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW Pan K. Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią podał, że: „PZDW udostępnił wyniki z GPR 2010 na drogach wojewódzkich Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które są obecnie dostępne na stronie GDDKiA. Ponadto wyniki zostały przekazane do organu ruchu oraz poszczególnych wydziałów i jednostek terenowych tutejszego Zarządu celem wykorzystania służbowego (w szczególności do celów projektowych, planistycznych, decyzyjnych własnych i udostępniania zainteresowanym podmiotom).”

(dowód: akta kontroli, str. 342-343)

PZDW terminowo przekazywał do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacje statystyczne o sieci dróg wojewódzkich w latach 2011-2013.

(dowód: akta kontroli, str. 344-352)

Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom „Ewidencja obejmuje następujące dokumenty ewidencyjne: mapę techniczno-eksploatacyjną dróg, sporządzaną z zastosowaniem znaków umownych określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.” Zaś § 16 ww. rozporządzenia stanowi, że: „Aktualizowania ewidencji dokonuje się na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.”

PZDW posiadał „Album map sieci dróg publicznych Rzeszów”, który zawierał m. innymi mapę techniczno-eksploatacyjną dróg publicznych oraz informacje na temat jej aktualizacji. W okresie objętym kontrolą mapa eksploatacyjno-techniczna aktualizowana była nieterminowo tj. dnia 12.04.2011 r. wg stanu na dzień 31.12.2010 r. oraz dnia 17.04.2013 r. wg stanu na dzień 31.12.2012 r. Nie dokonano aktualizacji mapy po zakończeniu 2011 r.

(dowód: akta kontroli, str. 353-359)

Wyjaśniając Specjalista ds. Obronnych Pan T. Mach podał, że: „Aktualizację map techniczno-eksploatacyjnych w PZDW prowadzi się m. innymi w oparciu o dane z rozporządzeń Ministra właściwego ds. transportu w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t. W 2011 r. zgodnie z rozporządzeniem MI z dnia 14 lipca 2010 r. (Dz. U. Nr 138, poz. 933), w 2013 r. zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z dnia 6 września 2012 r. (Dz. U. poz. 1061). W rozporządzeniu MI z dnia 8 czerwca 2011 r. (Dz. U. Nr 124, poz. 704) nie ma aktualizacji nośności dróg wojewódzkich w związku z tym w 2012 r. „Albumu...” nie aktualizowano. Termin aktualizacji przeoczyłem sugerując się terminem 30 kwietnia przekazania zaktualizowanych map do Oddziału Rzeszów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Od bieżącego roku aktualizacja będzie prowadzona na podstawie dokumentacji Technicznej i protokołów odbioru do końca I kwartału.”

(dowód: akta kontroli, str. 360)

Zarządzeniem Nr 38/2011 z dnia 10 listopada 2011 r. Dyrektor PZDW wprowadził metodologię kontroli zarządczej, w której określono m. innymi, sposób jej przeprowadzania i monitorowania. Dodatkowo z dniem 21 lutego 2012 r. Dyrektor PZDW powołał zespół ds. kontroli zarządczej, którego głównym celem były zadania wspomagające i monitorujące w sprawowaniu kontroli zarządczej. Realizacja nałożonych na komórki organizacyjne i pracowników PZDW obowiązków związanych z realizacją zadań, w tym objętych kontrolą NIK, była przedmiotem kontroli zarządczej, która prowadzona była zgodnie z zasadami określonymi w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli, str. 361-385)

W 2011 r. w ramach audytu wewnętrznego przeprowadzono czynność doradczą w temacie „Proces wykonywania funkcji zarządcy dróg po uwzględnieniu informacji NIK o wynikach kontroli wykonywania funkcji zarządcy dróg przez organy samorządu terytorialnego”. Zorganizowana została narada robocza pracowników PZDW na której m. innymi omówione zostały uwagi wnioski i zalecenia zawarte w ww. informacji NIK. Ponadto audyt wewnętrzny nie przeprowadzał kontroli w zakresie objętym niniejszą kontrolą NIK.

(dowód: akta kontroli, str. 386-414)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Zadania nadane statutem do realizacji PZDW oraz określone w regulaminie organizacyjnym nie uwzględniały zmian, które zostały wprowadzone do art. 20 ustawy o drogach publicznych, po jego zatwierdzeniu.

PZDW nie posiadał dokumentów potwierdzających wpis – 3 osób (pracowników PZDW), wykonujących kontrole dróg, na podstawie art. 62 ust. 4 ustawy prawo budowlane – do centralnego rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego o którym mowa w art. 88a ust 1 pkt 3 a ustawy prawo budowlane, które posiadały uprawnienia budowlane po 1 stycznia 1995 r.

Stwierdzono, przypadki niekompletnych zapisów w książkach dróg. Analiza książek dróg dla 5 (11,1 %) spośród 45 wszystkich odcinków dróg wykazała, że żadna z badanych książek nie zawierała kompletnych wpisów dotyczących prowadzonych robót remontowych i modernizacyjnych (tabela nr 6), a 3 książki nie zawierały zapisów dotyczących przeprowadzanych kontroli stanu technicznego (tabela nr 4 i nr 5).

W okresie objętym kontrolą mapa eksploatacyjno-techniczna aktualizowana była z naruszeniem terminów określonych w § 16 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.

Ocena częściowa

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

2. Współdziałanie z organami zarządzającymi ruchem drogowym i innymi podmiotami, w szczególności w zakresie przygotowania projektów organizacji ruchu

Opis stanu faktycznego

W latach 2011-2013 (do dnia 7 sierpnia) wg danych PZDW, wpłynęło 18 (odpowiednio 5, 8 i 5) wniosków policji w sprawie zmiany organizacji ruchu, w związku ze stwierdzeniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, z czego 17 wniosków związanych było ze zwiększeniem bezpieczeństwa na drogach, a 1 dotyczył błędów w oznakowaniu. Każdy z wniosków złożonych przez policję rozpatrzony został przez PZDW. Wniosek, który dotyczył błędów w oznakowaniu (brak znaków ostrzegawczych o skrzyżowaniu oraz brak znaku z ograniczeniem prędkości) rozpatrzono pozytywnie. Projektant dokonał korekty i po zatwierdzeniu projektu przez Marszałka WP wprowadzono zmianę w oznakowaniu (zgodnie ze zmienionym projektem stałej organizacji ruchu). Wnioski obejmujące poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach obejmowały: uzupełnienie braków w oznakowaniu – 5 wniosków rozpatrzono pozytywnie, wprowadzenie dodatkowego oznakowania – 12 wniosków, z czego 8 rozpatrzono pozytywnie (uwagi przekazano projektantom wykonującym projekty organizacji ruchu), a 4 nie zostały uwzględnione ze względu, iż nie gwarantowały poprawy bezpieczeństwa na drogach lub były bezzasadne.

Wg danych uzyskanych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie liczba wniosków kierowanych do PZDW przez policję województwa podkarpackiego dotyczących zmiany organizacji ruchu na drogach wojewódzkich stanowiła 9 w 2011 r., 23 w 2012 r. oraz 22 w I półroczu 2013 r. Przesyłane wnioski miały charakter informacyjny, a policja nie gromadziła danych dotyczących ich rozpatrzenia, z tego względu dane nie mogły zostać porównane z wnioskami PZDW.

(dowód: akta kontroli, str. 415-420)

W latach 2011-2013 (do 31 lipca) PZDW nie kierował do organu zarządzającego ruchem wniosków w sprawie zmiany organizacji ruchu wynikających – w szczególności – z włączeń nowych ulic, zmianą rozkładu ruchu spowodowanych otwarciem nowych ulic, uruchomieniem nowych obiektów handlowo-usługowych, powstałych osiedli itp.

(dowód: akta kontroli, str. 421-422)

Wyjaśniając Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu Pan J. Hołota podał, że: „Wnioskodawca/Inwestor już na etapie planowania budowy, przebudowy, włączenia

do drogi wojewódzkiej, przekwalifikowania zjazdu na publiczny w ww. celach musi się zwrócić do zarządcy drogi o wydanie warunków, na jakich może takiego włączenia lub przebudowy dokonać. Opracowana dokumentacja m. innymi na podstawie uzyskanych warunków z Rejonu Dróg Wojewódzkich przez Wnioskodawcę/Inwestora zawiera rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu drogowego oraz projekt organizacji ruchu w odniesieniu się do obecnego Generalnego Pomiaru Ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej i odniesienia się do natężenia ruchu, jakie może generować planowane włączenie. Powyższa dokumentacja uzgadniana jest na posiedzeniu Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych i po zakończeniu procedur jest realizowana przez Wnioskodawcę/Inwestora.”

(dowód: akta kontroli, str. 422)

Zgodnie z § 12 ust 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem „Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu”.

W 2012 r. PZDW wprowadził 16 organizacji ruchu (10 stałych i 6 czasowych), nie wprowadzano organizacji ruchu na podstawie projektów uproszczonych. W 2 przypadkach PZDW terminowo powiadomił Marszałka Województwa Podkarpackiego i Podkarpackiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Rzeszowie o terminie wprowadzenia organizacji ruchu. W pozostałych 14 sprawach brak było dokumentów potwierdzających powiadomienie właściwych organów o terminie wprowadzenia organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli, str. 423-424)

Wyjaśniając działający z upoważnienia Dyrektora PZDW Pan K. Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią podał, że: „PZDW informuje, że w przypadku, gdy był jednostką wprowadzającą organizację ruchu to już na etapie składanego wniosku do zaopiniowania przez KWP w Rzeszowie i zatwierdzenia przez organ ruchu była ujęta informacja (we wniosku jak i w projekcie) o terminie wprowadzenia organizacji ruchu. Ponadto Kierownicy Rejonów Dróg Wojewódzkich lub osoby upoważnione przez Kierowników zostali zobowiązani (na okresowych naradach technicznych) przez Dyрекję PZDW w Rzeszowie do bezwzględnego zawiadamiania (zgodnie z obowiązującymi przepisami – telefonicznie, faksem, pisemnie, e-mailowo) organu ruchu i KWP w Rzeszowie w terminie, co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu. W związku z powyższym KWP w Rzeszowie jak i organ ruchu byli poinformowani w stosownym czasie o terminie, w którym zostanie wprowadzona organizacja ruchu.

...Rzeczywisty termin wprowadzania tymczasowych organizacji ruchu wynikał z nagłych przypadków awarii obiektów w pasie drogowym lub w jego pobliżu, w wyniku których nastąpiłoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i możliwości wystąpienia szkód materialnych zostały wprowadzone bezzwłocznie. Oznakowanie według docelowych organizacji ruchu były wprowadzone w różnych terminach po przygotowaniu, zamówieniu niezbędnego oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa przez jednostki terenowe i zgodnie z zatwierdzonym projektem zostały niezwłocznie wprowadzone w terenie. Procedura zawiadamiania o terminie wprowadzenia oznakowania KWP i organu ruchu jak wyżej (nie prowadzi się odrębnego rejestru zgłoszeń telefonicznych do KWP i organu ruchu – obowiązujące przepisy tego nie wymagają), odnotowanie w książkach objazdu dróg (znajdujących się na poszczególnych jednostkach terenowych) daty montażu oznakowania w terenie. Reasumując w związku z nieprowadzeniem rejestru zgłoszeń

telefonicznych jw. nie jesteśmy w stanie podać przesłanek do ustalenia terminów wprowadzenia organizacji ruchu.”

(dowód: akta kontroli, str. 425-426)

Na pytanie „czy PZDW w 2012 r. informował organ zarządzający ruchem (Marszałka WP) o rzeczywistych terminach wprowadzenia organizacji ruchu (9 organizacji stałych i 5 organizacji czasowych), a jeżeli tak to w jakiej formie i w jakich terminach?”, Członek Zarządu Województwa Podkarpackiego Pan B. Romaniuk podał, że: „Oddział Dróg Urzędu Marszałkowskiego nie posiadał informacji o rzeczywistych terminach wprowadzenia organizacji ruchu (dotyczy 9 stałych organizacji ruchu i 1 czasowej organizacji ruchu). Natomiast w złożonych projektach 4 czasowych organizacji ruchu wnioskodawca podał przewidywane terminy obowiązywania wprowadzonych organizacji ruchu.”

(dowód: akta kontroli, str. 427-434)

Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego WP, pełniącego bezpośredni nadzór nad działalnością PZDW Pani M. Ragan na pytanie jw. wyjaśniła, że: „...Do Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie nie przekazano informacji o rzeczywistych terminach wprowadzenia organizacji ruchu dla 14 organizacji stałych i czasowych...”

(dowód: akta kontroli, str. 435-436)

Wg danych uzyskanych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie nie prowadzono rejestru zawiadomień obejmujących informacje o terminach wprowadzania organizacji ruchu, o których mowa w art. 12 ust 1 rozporządzenia MI w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

(dowód: akta kontroli, str. 437-439)

W latach 2011-2013 r. do PZDW zgłoszonych zostało 36 przypadków wprowadzania tymczasowych ograniczeń lub zakazów w ruchu przez podmioty posiadające infrastrukturę w pasach drogowych dróg wojewódzkich, z tego 9 w 2011 r., 16 w 2012 r., 11 w 2013 r. (wg stanu na dzień 23.08.2013 r.).

Wprowadzone ograniczenia związane były z awariami urządzeń znajdujących się w pasie drogowym lub jego pobliżu i stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. PZDW dokonywał sprawdzenia terminu i prawidłowości przywrócenia pasa drogowego do stanu pierwotnego, po przeprowadzonych robotach.

W okresie objętym kontrolą stwierdzono jeden przypadek wejścia w pas drogi wojewódzkiej – w dniu 27.10.2011 r. na drodze wojewódzkiej nr 871 Grębów-Stalowa Wola pod wiaduktem drogi – bez powiadomienia PZDW przez Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o. o. Stalowa Wola. W tym samym dniu wykonawca złożył pismo o zajęcie pasa w przedmiotowej sprawie. PZDW wszczął postępowanie administracyjne z naliczeniem kary pieniężnej, decyzją PZDW-RDW-VIIb-5142/46/11 z dnia 21.12.2011 r. nałożył karę na Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o. o. Stalowa Wola w wysokości 1.800 zł.

(dowód: akta kontroli, str. 440-446)

Udostępnianie pasa drogowego pod roboty drogowe następowało na podstawie zawartej umowy, po przekazaniu placu budowy wykonawcy robót, którzy wykonywali zadania wg zatwierdzonego harmonogramu oraz projektu organizacji ruchu. W przypadkach, gdy zachodziła konieczność udostępniania pasa drogowego wykonawcom robót infrastruktury niedrogowej, a zgłoszenie dotyczyło odcinka już uprzednio przekazanego pasa drogowego, jako placu budowy pod roboty drogowe, wykonawca robót obcych zobowiązany był uzyskać uzgodnienie projektu organizacji ruchu od zarządzającego placem budowy (spełnić jego warunki) lub przewidzieć późniejsze wykonawstwo. W latach 2011-2013 nie odnotowano spraw spornych

z tytułu złej koordynacji robót prowadzonych w pasie drogowym przez różnych wykonawców (inwestorów).

(dowód: akta kontroli, str. 421, 447-448)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Stwierdzono 14 przypadków (spośród 16 w 2012 r.), nieinformowania przez PZDW organu zarządzającego ruchem, o terminie wprowadzenia organizacji ruchu.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Brak dokumentów w PZDW potwierdzających zawiadamianie Podkarpackiego Komendanta Policji, o czasie wprowadzenia organizacji ruchu, nie pozwalał ustalić, czy powiadomienia te realizowane były co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Ocena cząstkowa

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

3. Realizacja zadań dotyczących koordynowania prac wykonywanych w pasie drogowym, w tym wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i jego przywracania do wymaganego stanu

Opis stanu
faktycznego

W kontroli ustalono, że w okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r., w centralnym rejestrze decyzji administracyjnych w PZDW, zarejestrowanych było łącznie 63 decyzji w sprawach dotyczących umieszczenia reklamy w pasie drogowym, w tym w poszczególnych latach: w roku 2011 – 27 decyzji, w roku 2012 – 24 decyzje i I-szym półroczu 2013 r. – 12 decyzji.

W badanych postępowaniach administracyjnych zakończonych wydaniem decyzji administracyjnych, zezwalających na umieszczenie 10 reklam, stwierdzono, że w aktach spraw:

- nie było udokumentowania czynności z zakresu analizy – sporządzonej przed wydaniem zezwolenia – wpływu reklamy na widoczność oznakowania i innych elementów drogi, oraz
- w każdym przypadku PZDW kontrolował dotrzymanie przez podmiot ustalonych w zezwoleniu warunków zajęcia pasa drogowego.

Pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, w oświadczeniu podał m.in., że miejsce ustawienia reklamy w pasie drogowym jest każdorazowo sprawdzane w terenie przez pracownika właściwego miejscowo Rejonu Dróg Wojewódzkich, pod względem widoczności oznakowania drogi. Czynność taka jest wykonywana „po złożeniu wniosku, a przed formalnym wydaniem decyzji administracyjnej. Nie stosuje się formy pisemnej takiego ustalenia”.

(dowód: akta kontroli str. 463, 464-465, 466)

W wyniku oględzin 10 reklam, stwierdzono, że ich usytuowanie nie miało wpływu na widoczność oznakowania, urządzeń sygnalizacyjnych i innych elementów drogi, oraz nie zakłócało widoczności na odcinku drogi.

(dowód: akta kontroli str. 467-471)

Ustalono, że w roku 2012, w PZDW:

- wydano 762 decyzje administracyjne w sprawach robót dotyczących instalacji obcych w pasie drogowym,
- realizowano łącznie 174 zadania w zakresie inwestycji i remontów, prowadzonych w pasie drogi,
- zawarto łącznie 21 umów użyczenia gruntu pasa drogowego, celem prowadzenia robót, w których w 6 przypadkach PZDW był stroną użyczającą i w 15 przypadkach – stroną biorącą.

(dowód: akta kontroli str. 463, 472, 473-476, 477-480, 481-485, 486-493)

W wyjaśnieniach, odnoszących się do: wewnętrznych procedur pozwalających identyfikować (wychwytywać) przypadki kumulowania się robót w pasie drogowym, wykazu wszystkich robót wykonywanych w pasie drogowym, oraz sposobu w jaki PZDW realizował obowiązek koordynacji robót wykonywanych w pasie drogowym (określony w art. 20 pkt. 7 ustawy o drogach publicznych), działający z upoważnienia Dyrektora PZDW, pan Kazimierz Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, podał m.in.:

- „W PZDW nie obowiązują wewnętrzne procedury wychwytyjące przypadki kumulowania się robót w pasie drogowym wykonywane w tym samym czasie w bliskiej od siebie odległości. Nie odnotowano w latach 2011 – 2013 konfliktu pomiędzy wykonawcami robót drogowych a zajmującymi pas drogowy pod wykonawstwo urządzeń obcych” ;
- „W PZDW nie jest urządzony i tym samym nie jest prowadzony wykaz wszystkich robót wykonywanych w pasie drogowym (...)” ;
- „ (...) udostępnianie pasa drogowego pod roboty drogowe następuje na podstawie umowy po przekazaniu placu budowy Wykonawcy robót. Wykonawca robót każdorazowo wykonuje zadanie wg zatwierdzonego harmonogramu i projektu organizacji ruchu. Udostępnianie pasa drogowego Wykonawcom robót infrastruktury niefunduszej następuje na podstawie uprawnionej decyzji administracyjnej oraz zatwierdzonego projektu organizacji ruchu i przyjęciu zgłoszenia przez Rejon Dróg Wojewódzkich, jeśli zgłoszenie dotyczy odcinka już przekazanego pasa drogowego jako placu budowy pod roboty drogowe to Wykonawca robót obcych musi uzyskać uzgodnienie projektu organizacji ruchu od zarządzającego placem budowy (spełnić jego warunki) lub przewidzieć późniejsze wykonawstwo. W latach 2011 – 2013 nie odnotowano spraw spornych z tytułu złej koordynacji robót prowadzonych w pasie drogowym przez różnych Wykonawców (Inwestorów) ”.

(dowód: akta kontroli str. 447-448, 494, 495-498)

Na podstawie informacji uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego ustalono, że ewidencja zatwierdzonych, czasowych projektów organizacji ruchu, urządzona i prowadzona w Departamencie Infrastruktury i Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, wykazywała w roku 2012:

- a) w kolumnie pt. „Data zatwierdzenia projektu” - 380 zatwierdzonych projektów,
- b) w kolumnie pt. „Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu ” - brak wpisów w przypadku 323 zatwierdzonych projektów, co stanowiło 85% wszystkich wykazanych projektów.

Wyjaśniając przyczynę braków zapisów w kolumnie pt. „Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu ”:

- pan Adam Rykała – Kierownik Oddziału Dróg Departamentu Infrastruktury i Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego, podał m.in., że ta kolumna wypełniana jest na podstawie informacji przekazywanej od jednostki wprowadzającej zmianę organizacji ruchu i w związku z tym,

„w przypadku braku takiej informacji, organ zarządzający ruchem nie może domniemywać terminu wprowadzenia organizacji ruchu i wypełnić w/w rubryki ”;
- Marszałek Województwa Podkarpackiego, podał m.in., że brak rzeczywistych terminów wprowadzania zatwierdzonych organizacji ruchu, dla których organem wprowadzającym jest PZDW *„wynikł z niedopatrzenia wynikającego z dużej ilości zatwierdzanych organizacji ruchu i innych zadań realizowanych w istniejącym stanie osobowym Oddziału Dróg Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego (...)”.*

(dowód: akta kontroli str. 427-436, 499-556)

W wyniku dokonanych oględzin:

- 2 miejsc, gdzie prowadzone są aktualnie roboty w pasie drogowym, dotyczące napraw/wymiany instalacji podziemnych, oraz
 - 2 miejsc, gdzie prowadzone są aktualnie roboty polegające na budowie, przebudowie, remoncie dróg,
- nie stwierdzono przypadku kumulowania się robót, wykonywanych w tym samym czasie w bliskiej od siebie odległości.

(dowód: akta kontroli str. 557-563, 564-568)

Ustalenia kontroli wykazały, że w latach 2011 – 2013, nie wpłynęła do PZDW skarga, materialnie związana z zagadnieniem złej koordynacji robót.

(dowód: akta kontroli str. 569-571)

Odnosząc się do badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym, na bezpieczeństwo uczestników ruchu, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW, pan Kazimierz Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, podał, że *„PZDW nie prowadzi badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym na bezpieczeństwo uczestników ruchu zapisanych w art. 20 pkt. 10a ustawy o drogach publicznych wprowadzonej dnia 31.05.2012 r. W zapisie tym brak określenia rodzaju, zakresu, częstotliwości i wymagalności wskazanych wyżej badań ”.*

(dowód: akta kontroli str. 495-498)

NIK stwierdziła, że w „Książkach dróg” urządzonych i prowadzonych dla dróg wojewódzkich nr:

- 854, dla ewidencyjnego odcinka nr 0854 18 00007,
 - 867, dla ewidencyjnego odcinka nr 0867 18 00003,
 - 884, dla ewidencyjnego odcinka nr 0884 18 00002,
 - 896, dla ewidencyjnego odcinka nr 0896 18 00008, oraz
 - 990, dla ewidencyjnego odcinka nr 0990 18 00002,
- tabele 9 „Zagospodarowanie odcinka drogi”, nie były wypełniane.

Wyjaśniając przyczyny, niewypełnienia tabel 9 w badanych „Książkach dróg”, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW, pan Kazimierz Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, podał m.in., że *„Wypełnianie tabeli nr 9 w „Książce drogi” (...) dotyczącej zagospodarowania odcinka drogi, nie jest obligatoryjne”.*

(dowód: akta kontroli str. 573-575, 576-578)

PZDW posiadał informacje o podmiotach posiadających instalacje w pasie drogowym, którym zostały wydane decyzje administracyjne.

(dowód: akta kontroli str. 587-588)

Wyjaśniając, czy PZDW opracował i stosował na bieżąco – w celu prawidłowej organizacji remontów oraz utrzymania i ochrony dróg, w tym elementów inżynierii ruchu – procedury skutkujące zmniejszeniem ponoszonych kosztów i ograniczeniem czasu zajęcia jezdni, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW, pan Kazimierz Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, podał, że PZDW *„nie*

opracował takich procedur (...). Po przeprowadzonych objazdach dróg część napraw pilnych i robót zagrażających szczególnie bezpieczeństwu, wykonywana jest natychmiast przez służby drogowe, a pozostałe zadania które przekraczają możliwości brygady patrolowo-interwencyjnej, zlecane są Wykonawcy robót awaryjnych zgodnie z przepisami ustawy prawo zamówień publicznych. (...) PZDW przypadki nieprawidłowego usytuowania infrastruktury technicznej /słupy energetyczne, studzienki telekomunikacyjna/ zgłasza do ich właścicieli celem przesunięcia z terenu pasa drogowego lub ich wyremontowania (...). Występowano do Zarządców lasów w celu usunięcia drzew i gałęzi z pasa drogowego. Zauważone przypadki nielegalnych reklam w pasie drogowym zgłaszane są do firm, których logo widnieje na tablicy reklamowej. Do właścicieli zjazdów wysyłane są pisma nakazujące prawidłowe utrzymanie zjazdu zgodnie z art. 30 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Do Zarządcy infrastruktury kolejowej wysłano pisma przypominające o obowiązkach wynikających z art. 28 ust. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Roboty prowadzone w pasie drogowych z artykułu art. 22 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych, prowadzone są w oparciu o umowy użyczenia, w których biorący do używania ma obowiązek powiadomić właściwy Rejon Dróg o przystąpieniu do robót”.

(dowód: akta kontroli str. 495-498)

Kontrola wykazała, że w latach 2011 – 2013, PZDW 24-krotnie wymieniał korespondencje z podmiotami posiadającymi instalacje, czy urządzenia w pasie drogowym, a realizowane roboty z zakresu utrzymania i ochrony dróg, nie skutkowały zmianami w organizacji ruchu (korzystano z oznakowanych pojazdów jak dla robót szybko postępujących), oraz poniesieniem kosztów przez PZDW.

(dowód: akta kontroli str. 579, 580)

W wyniku analizy akt rzeczowych 5 zrealizowanych inwestycji, ustalono, że w dokumentacjach przeprowadzonych zamówień publicznych na wykonanie robót w pasie drogowym, w treściach „Szczegółowych specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót”, zwanych dalej siwz:

- 1) na wykonawcę robót nałożono m.in. przyszłe obowiązki:
 - a) opracowania organizacji ruchu na czas realizowanych robót, ustawienia wymaganego oznakowania, bieżącego utrzymania oznakowania,
 - b) zabezpieczenie placu budowy poprzez jego ogrodzenie,
 - c) zabezpieczenia bezpieczeństwa pojazdów i pieszych,
 - d) ochrony przed uszkodzeniem lub zniszczeniem własności publicznej i prywatnej,
- 2) nie przewidziano, w celu skrócenia czasu utrudnień na drodze, prowadzenia prac w systemie wielozmianowym oraz w dniach wolnych od pracy,
- 3) na wykonawców robót nie nałożono obowiązku likwidacji oznakowania po zakończeniu robót,
- 4) nie określono wprost, sposobu zabezpieczenia (usunięcia z drogi) maszyn drogowych i urządzeń w czasie przerw w prowadzonych robotach,
- 5) nie zobowiązano wprost wykonawców robót, do poinformowania mieszkańców i osób prowadzących działalność w rejonie prowadzonych robót o spodziewanych zakłóceniach w ruchu drogowym,
- 6) nie przewidziano ochrony przed uszkodzeniem lub zniszczeniem własności na podstawie ustawy *Prawo spółdzielcze*⁷.

W wyjaśnieniach, skierowanych do zagadnień wymienionych w pkt. 2-6, w odniesieniu do siwz dotyczących wykonania czterech robót, pan Adam Homa – Zastępca Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji, podał m.in.:

⁷ Ustawa z dnia 16 września 1982 r. *Prawo spółdzielcze* (Dz. U. z 2003 r. Nr 188, poz. 1848 ze zm.)

- „(...) taka możliwość wynika wprost z zapisów pkt. 43 OWU (tj. Ogólnych Warunków Umowy) Czas pracy, gdzie czytamy, że „Wykonawca nie powinien bez zgody Inżyniera Wykonywać żadnych czynności na terenie budowy w nocy i w dniach wolnych od pracy”. Zatem zawarta umowa regulując te kwestia na wyższym stopniu ogólności nie wykluczała prowadzenia prac w systemie wielozmianowym oraz w dniach wolnych od pracy (...).”;
- „W (...) OWU nie przewidziano wprost również „obowiązku likwidacji oznakowania po zakończeniu robót”, ponieważ tę kwestię w sposób szerszy (...) obejmują zapisy pkt 30 OWU Utrzymanie terenu budowy, który mówi o usunięciu zbędnych materiałów, urządzeń pomocniczych i sprzętu z placu budowy”;
- „OWU nie odnoszą się również wprost do „sposobu zabezpieczenia (usunięcia z drogi) maszyn drogowych i urządzeń w czasie przerw w prowadzonych robotach” (...) przyjęto w sposób ogólny, że zbędny sprzęt wykonawca ma usuwać z terenu budowy - pkt. 30. OWU Utrzymanie terenu budowy”;
- „(...) w bardziej ogólnej formie informacje dotyczące zobowiązania wykonawców robót do poinformowania mieszkańców i osób prowadzących działalność w rejonie prowadzonych robót o spodziewanych zakłóceniach w ruchu drogowym znajdują się w części opisowej zatwierdzonego projektu czasowej zmiany organizacji ruchu dla każdego z zadań (...).”;
- „Umowa zawarta z wykonawcą nie zawiera w sobie wprost jego zobowiązania do „ochrony przed uszkodzeniem lub zniszczeniem własności na podstawie ustawy z dnia 15 września 1982 r. „Prawo spółdzielcze”, ponieważ ochrona taka została zapewniona przez zapisy „Warunków ogólnych umowy” pkt. 23. Ubezpieczenia oraz pkt. 27. Zakłócenia ruchu i naruszenie praw osób trzecich”.

W wyjaśnieniach, skierowanych do zagadnień wymienionych w pkt. 2-6, w odniesieniu do siwz dotyczącego wykonania jednych robót (współfinansowanych ze środków UE), pan Adam Homa – Zastępca Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji, podał m.in.:

- „Ogólne warunki umowy – FIDIC Klauzula 6 Personel Kierowniczy i siła robocza Subklauzula 6.5 Godziny Pracy zawierają następujący zapis:
„Żadna praca nie będzie prowadzona na Placu Budowy w dniach lokalnie uznanych za dni wolne od pracy, ani poza normalnymi godzinami pracy podanymi w Załączniku do oferty, chyba że:
a) inaczej jest podane w kontrakcie,
b) Inżynier daje zgodę, lub
c) praca jest nieunikniona lub konieczna dla ochrony życia lub własności lub dla bezpieczeństwa robót, w którym to przypadku Wykonawca natychmiast poinformuje Inżyniera.”

Zapis ten nie został zmieniony w Szczegółowych warunkach kontraktu zatem należy uznać, że jego brzmienie przewiduje prowadzenie prac w systemie wielozmianowym oraz w dniach wolnych od pracy (...).”;

- „Wykonawca podczas realizacji robót budowlanych jest zobowiązany do stosowania Projektu czasowej organizacji ruchu. Oznakowanie użyte w tym celu jest własnością wykonawcy, a zgodnie z pkt 1.5.11 SST Wykonawca będzie odpowiadał za ochronę robót i za wszelkie materiały i urządzenia używane do robót od daty rozpoczęcia do daty wydania potwierdzenia zakończenia robót przez Inspektora. Oznacza to również, że potwierdzenie zakończenia robót nie zostanie wydane jeżeli Wykonawca nie oznakuje inwestycji zgodnie z docelowym (stałym) projektem organizacji ruchu (...).”;
- „W pkt 1.5.11 SST wskazano, że Wykonawca będzie odpowiadał za ochronę robót i za wszelkie materiały i urządzenia używane do robót od daty rozpoczęcia do daty wydania potwierdzenia zakończenia robót przez Inspektora. Ponadto Subklauzula 4.17 FIDIC Sprzęt Wykonawcy zawiera zapis zgodnie z którym Wykonawca będzie

odpowiedzialny za cały sprzęt Wykonawcy (...) Zatem Zamawiający nieokreślając wprost sposobu zabezpieczenia (usunięcia z drogi) maszyn drogowych i urządzeń w czasie przerw w prowadzonych robotach pozostawił tą kwestię po stronie Wykonawcy przy zapewnieniu właściwego nadzoru w tym zakresie poprzez ustanowienia Inżyniera Kontraktu (...);

d) „Zgodnie ze SST pkt 1.5.4 Zabezpieczenie terenu budowy dotyczącymi przedmiotowego kontraktu Wykonawca jest zobowiązany do obwieszczenia publicznego faktu przystąpienia do robót w sposób uzgodniony z Inspektorem/Kierownikiem Projektu oraz przez umieszczenie w miejscach i ilościach określonych przez Inspektora Nadzoru, tablic informacyjnych, których treść będzie zatwierdzona przez inspektora (...);

e) „Zgodnie ze SST pkt 1.5.12 Stosowanie się do prawa i innych przepisów „Wykonawca zobowiązany jest znać wszystkie zarządzenia wydane przez władze centralne i miejscowe oraz inne przepisy, regulaminy i wytyczne, które są w jakikolwiek sposób związane z wykonywanymi robotami i będzie w pełni odpowiedzialny za przestrzeganie tych postanowień podczas prowadzenia robót.” (...) Zatem pomimo braku wyrażonego wprost zobowiązania wykonawcy do ochrony przed uszkodzeniem lub zniszczeniem własności na podstawie ustawy Prawo Spółdzielcze, taka własność znajdowała właściwą ochronę przed działaniami Wykonawcy podczas realizacji Kontraktu”.

(dowód: akta kontroli str. 472-485, 581-586, 589-595, 596-605)

W wyniku analizy akt rzeczowych czterech zrealizowanych inwestycji, ustalono, że w umowach z wykonawcami na wykonanie robót w pasie drogowym, zawarto m.in. następujące postanowienia:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary pieniężne:

- z tytułu nieterminowego wykonania robót 0,5% ceny umownej brutto, za każdy dzień zwłoki, nie więcej niż 50% ceny umownej brutto,
- z tytułu zwłoki w usunięciu wad 0,5% ceny umownej brutto za każdy dzień zwłoki,
- z tytułu wad nie dających się usunąć, zmniejszających wartość użytkową do 100% wartości elementu brutto plus koszty rozbiórki,
- za nieterminowe rozpoczęcie robót 0,5% ceny umownej brutto za każdy dzień zwłoki,
- z tytułu odstąpienia od umowy przez Wykonawcę z przyczyn za które nie ponosi odpowiedzialności Zamawiający 10% wynagrodzenia umownego brutto.

W żadnym przypadku termin wykonania robót, nie przekraczał terminu określonego w umowie. „Dzienniki budowy”, nie zawierały wpisów dotyczących trudności w prowadzeniu robót, oraz przerw w realizacji zadania. W protokołach z czynności ostatecznego odbioru robót, komisje dokonujące ich odbioru, stwierdzały zgodność wykonanych robót z umową.

W wyniku analizy akt rzeczowych dotyczących jednej inwestycji (współfinansowanej ze środków UE), ustalono, że w umowie z wykonawcą na wykonanie robót w pasie drogowym, zawarto m.in. postanowienie, że Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary pieniężne z tytułu nieterminowego wykonania robót 0,5% ceny umownej brutto, za każdy dzień zwłoki, nie więcej niż 50% ceny umownej brutto.

W umowie nie zawarto postanowień dotyczących kar umownych:

- a) z tytułu zwłoki w usunięciu wad,
- b) z tytułu wad nie dających się usunąć,
- c) za nieterminowe rozpoczęcie robót,
- d) z tytułu odstąpienia od umowy przez Wykonawcę z przyczyn za które nie ponosi odpowiedzialności Zamawiający.

W wyjaśnieniach, skierowanych do zagadnień wymienionych w lit. a - d, pan Adam Homa – Zastępca Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji, podał m.in.: „(...) z tytułu zwłoki w usunięciu wad, z tytułu wad nie dających się usunąć, ponieważ zapisy Klauzuli 11 FIDIC Odpowiedzialność za wady, regulują zakres usuwania wad przez Wykonawcę w sposób precyzyjny i szczegółowy ze szczególnym wskazaniem na fakt że wady usuwa Wykonawca na swój koszt (...). Jednocześnie kontrakt został zabezpieczony gwarancją należytego wykonania kontraktu oraz gwarancją usunięcia wad i usterek (...). Za nieterminowe rozpoczęcie robót, ponieważ Zamawiający uznał, że dla kontraktów obejmujących kilkuletni okres realizacji nieterminowe rozpoczęcie nie ma większego znaczenia dla terminowości realizacji całego kontraktu (...). Z tytułu odstąpienia od umowy przez Wykonawcę z przyczyn za które nie ponosi odpowiedzialności Zamawiający, ponieważ przyczyny odstąpienia od kontraktu uregulowane są w Subklauzuli 15 FIDIC Odstąpienie przez Zamawiającego i Subklauzuli 16 FIDIC Zawieszenie i odstąpienie przez Wykonawcę”.

(dowód: akta kontroli str. 589-595, 596-605)

Termin wykonania jednych robót (współfinansowanych ze środków UE), nie przekraczał terminu określonego w umowie. Poza jednym wyjątkiem (w „Dzienniku budowy” nr 22/09 Tom I, wydanym 05.11.2009 r., który zawierał jeden wpis kierownika budowy, z dnia 21.12.2009 r., o treści: „Przerwanie robót budowlanych spowodowane intensywnymi opadami śniegu oraz ujemnymi temperaturami”, a Inspektor nadzoru zapisał: „Potwierdzam niesprzyjające warunki atmosferyczne do wykonania robót ”), pozostałe „Dzienniki budowy” od Tom II do Tom VI, nie zawierały wpisów dotyczących trudności w prowadzeniu robót, oraz przerw w realizacji zadania. W protokole ostatecznego odbioru robót, komisja dokonująca ich odbioru stwierdziła zgodność wykonanych robót z Projektem i oceniła pozytywnie ich jakość.

(dowód: akta kontroli str. 589-595)

W wyniku analizy porównawczej, okresów faktycznej realizacji pięciu robót, z terminami ważności projektów organizacji ruchu zatwierdzonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego, stwierdzono, że:

- a) w trzech przypadkach – okresy faktycznej realizacji robót, zawierały się w okresach obowiązywania odpowiednich projektów organizacji ruchu,
- b) w jednym przypadku - projekt organizacji ruchu zatwierdzony w dniu 31.07.2012 r., z terminem ważności do dnia 30.09.2012 r., faktycznie był stosowany do dnia ostatecznego odbioru robót, tj. do 26.11.2012 r.,
- c) w jednym przypadku - projekt organizacji ruchu zatwierdzony w dniu 25.04.2012 r., z terminem ważności do dnia 31.12.2012 r., faktycznie był stosowany do dnia ostatecznego odbioru robót, tj. do 02.07.2013 r.

Odnosząc się do przyczyn prowadzenia robót, bez zatwierdzonej organizacji ruchu, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że w obydwu przypadkach „Wykonawca zadania nie wystąpił do PZDW o opinię na wydłużenie terminu ważności projektu”.

(dowód: akta kontroli str. 589-595, 606-607, 608-613)

W wyniku oględzin 2 miejsc, gdzie prowadzone były roboty polegające na budowie, oraz 2 miejsc, gdzie prowadzone były roboty w pasie drogowym polegające na montażu instalacji podziemnych, stwierdzono, że:

- 1) w każdym przypadku, projekty czasowej organizacji ruchu były zatwierdzone przez Marszałka Województwa Podkarpackiego i miały określone terminy ważności dłuższe, w stosunku do:
 - stopnia zaawansowania robót, oraz

- umownych terminów zakończenia robót,
- 2) w każdym przypadku stan zaawansowania robót był odpowiedni, do stanu przewidzianego w harmonogramie realizacji robót,
- 3) nie wystąpił przypadek zamknięcia drogi przez PZDW,
- 4) w trzech przypadkach roboty prowadzone były w systemie jednozmianowym, oraz w 1 przypadku w systemie dwuzmianowym (bez pory nocnej, bez dni wolnych od pracy),
- 5) w pasie drogi nie było pozostawionych maszyn,
- 6) w jednym przypadku roboty prowadzone były w obszarze leśnym, niezabudowanym i w 3 przypadkach w obszarze zabudowanym. Trzech ankietowanych spośród osób prowadzących działalność w miejscach gdzie realizowane były roboty, w odpowiedziach na zadane pytania:
czy został(a) Pan(i) poinformowany(na) o spodziewanych zakłóceniach w ruchu drogowym, w związku z prowadzonymi robotami drogowymi oraz jakie utrudnienia wynikały z prowadzonych prac, które – w Pana(i) ocenie – były możliwe do ograniczenia, w przypadku podjęcia odpowiednich działań przez wykonawców lub zamawiającego roboty? - podało, że zostali poinformowani o spodziewanych zakłóceniach w ruchu drogowym, w związku z prowadzonymi robotami drogowymi, oraz, że:
 - a) nie było możliwe ograniczenie utrudnienia wynikającego z prowadzonych prac, w drodze podjęcia działań przez wykonawcę lub zamawiającego roboty,
 - b) utrudnienia wynikające z prowadzonych prac można było ograniczyć poprzez wprowadzenie kierującego ruchem,
 - c) trwające roboty mają wpływ na zmniejszenie obrotu firmy (odnosi się do miejsca położonego w pobliżu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 985, miasto Dębica, kilometr od 60 + 126 do 62 + 458,60, w którym wyznaczony był objazd, w związku z zamknięciem drogi przez PKP, które realizowało odrębne zadanie inwestycyjne). Trzech pozostałych ankietowanych odmówiło udzielenia odpowiedzi na powyższe pytania,
- 7) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie prowadzonych robót:
 - wykonawcy robót umieścili wszystkie znaki i urządzenia: sygnalizacji dźwiękowej, sygnalizacji świetlnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidziane w projekcie organizacji ruchu, stan utrzymania znaków i urządzeń – dobry,
 - znaki ostrzegające o prowadzonych robotach ustawione były przed początkiem remontowanego odcinka drogi,
 - nie wystąpił przypadek wykopu w jezdni głębszego niż 0,5 m,
 - umieszczone były znaki A-14 (stany robót były przed fazą oznakowania poziomego).

W wyniku oględzin 3 miejsc, gdzie roboty niedawno zakończono, stwierdzono, że nie występują nadal utrudnienia z nimi związane, a w szczególności:

- usunięto oznakowanie wprowadzone na czas prowadzenia robót drogowych,
- wprowadzono stałą organizację ruchu po zakończeniu prac,
- w pasie drogowym nie było maszyn, urządzeń i materiałów,
- przywrócono pas drogowy do pierwotnego stanu.

(dowód: akta kontroli str. 557-563, 564-568, 614-616, 634)

Ustalone
nieprawidłowości

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

- 1) niewykonywanie obowiązku określonego w przepisie art. 20 pkt. 10a ustawy o drogach, polegającego na badaniu wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego,

2) prowadzenie niżej wymienionych robót w pasie drogi, bez zatwierdzonej organizacji ruchu, w okresach:

- od 01.10.2012 r. do 26.11.2012 r., w ramach zadania: „Budowa kanału odwodnienia drogi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 887 Brzozów-Rymanów-Daliowa po stronie prawej w km 8 + 941 – 8 + 258 oraz budowa chodnika dla pieszych w km 8 + 288 – 9 + 772 w miejscowości Buków i Trześniów”, oraz

- 01.01.2013 r. do 02.07.2013 r., w ramach zadania „Budowa mostu drogowego przez rzekę Wielopolka na ul. 3-go Maja w miejscowości Ropczyce, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 986 Tuszyna-Ropczyce- Wiśniowa, w km 18 + 050, wraz z adaptacją dojazdów do mostu (odcinkową przebudową drogi) od km 18 + 021,54 do km 18 + 080,72, wraz z rozbiórką istniejącego mostu”.

Ocena częściowa

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

4. Stosowanie i funkcjonowanie znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym ich wpływ na płynność ruchu i bezpieczeństwo uczestników tego ruchu

Opis stanu faktycznego

W kontroli ustalono, że w PZDW obowiązywało Zarządzenie nr 2/99 Dyrektora PZDW, z dnia 23.03.1999 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji dla służby liniowej *Rejonu Dróg Wojewódzkich*, które określało m.in., że:

1) do zadań brygady patrolowo-interwencyjnej należy m.in:

- oznakowanie i doraźne wypełnianie ubytków w nawierzchniach dróg lub ich naprawa,
- wykonywanie doraźnych napraw miejscowych uszkodzeń poboczy, pasów dzielących, wysepek,
- utrzymywanie w czystości i czytelności znaków pionowych, wymiana uszkodzonych znaków i uzupełnianie brakujących,
- uzupełnianie brakujących słupków hektometrowych,
- uzupełnianie ubytków oznakowania poziomego,

2) drogomistrz dokonuje systematycznych objazdów dróg na obszarze Rejonu, prowadząc obserwacje stanu dróg,

3) objazdy powinny mieć dwojaki charakter:

- a) kontrolny, podczas którego kontrolujący rejestruje wszelkie usterki, oraz
- b) kontrolno-interwencyjny, z udziałem brygady wykonawczej,

4) w zależności od posiadanego wyposażenia przez Rejon, te dwa rodzaje objazdów powinny być łączone. Drogomistrz przydziela zadania brygadzie i dokonuje objazdu celem ustalenia potrzeb i zadań na następny dzień.

W wyniku analizy „*Dzienników objazdu dróg*”, urządzonych i prowadzonych dla odcinków dróg nr: 854 (Chawłowice – Gorzyce), 867 (Sieniawa – Oleszyce - Hrebenne), 884 (Przemyśl - Bachórz), 896 (Ustrzyki Dolne – Ustrzyki Górne), oraz 990 (Twierdza – Krosno), stwierdzono w roku 2012:

- wielokrotnie powtarzające się objazdy odcinków dróg na całej długości,
- stwierdzone podczas objazdów braki i usterki drogi – były naprawiane (uzupełniane) na bieżąco,

- zakres przeprowadzonych okresowych kontroli stanu dróg, obejmował oznakowanie, oraz uwzględniał weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 495-498, 573-575, 617-633)

W wyniku oględzin dróg nie stwierdzono przypadku nieprawidłowości w oznakowaniu, związanych m.in. z uszkodzeniem znaków, niedostateczną ich widocznością itp.

(dowód: akta kontroli str. 467-471, 557-563, 564-568, 614-616, 635-656)

W wyniku oględzin dróg nie stwierdzono przypadku, gdzie wskutek złego stanu technicznego drogi, wprowadzone zostały znaki pionowe, w szczególności znaki ostrzegawcze i ograniczenia prędkości.

(dowód: akta kontroli str. 467-471, 557-563, 564-568, 614-616, 635-656)

W okresie objętym kontrolą PZDW – zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy Prawo budowlane – przeprowadzał, kontrole okresowe wszystkich odcinków dróg. W ramach tych kontroli sprawdzono: stan nawierzchni jezdni, rowów odwadniających, chodników, poboczy, drogowych obiektów inżynierskich oraz stan oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki kontroli dokumentowane były w protokołach i dziennikach objazdu dróg. Kontrole przeprowadzali pracownicy PZDW posiadający stosowne uprawnienia budowlane o specjalności drogowej, zgodnie z wymogiem określonym w art. 62 ust. 4 ustawy Prawo budowlane.

Kontrola realizacji zaleceń pokontrolnych dotyczących stanu oznakowania 20 losowo wybranych przypadków wykazała, że zalecenia zostały wykonane w ustalonych terminach.

(dowód: akta kontroli, str. 449-452)

W miejscach będących przedmiotem oględzin, obejmujących 5 skrzyżowań i 10 odcinków dróg o łącznej długości 25,48 km, była wprowadzona stała organizacja ruchu, na podstawie projektów organizacji ruchu zatwierdzonych przez Marszałka Województwa Podkarpackiego.

(dowód: akta kontroli str. 635-656, 657-800, 801)

W wyniku oględzin stwierdzono następujący stan rzeczy:

1) na skrzyżowaniu, dwukrotnie umieszczono znak, który nie był ujęty w projekcie organizacji ruchu.

Odnosząc się do umieszczonych w pasie drogowym znaków nie ujętych w projekcie organizacji ruchu, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że umieszczenie znaków A-7 nastąpiło ze względu „na lepsze postrzeganie przez kierujących obowiązującego pierwszeństwa przejazdu w przypadku gdy sygnalizacja świetlna jest wyłączona. Umieszczenie znaku nie ma wpływu na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego” ;

2) położenie 7 znaków drogowych, nie było zgodne z położeniem określonym według kilometrażu w projekcie organizacji ruchu (przykładowe przesunięcia w posadowieniu znaków względem słupków kilometrażowych wynosiły: 9,6 m, 10,7 m, 13,0 m, 31,0 m,).

Wyjaśniając przyczynę nieprawidłowego – względem projektu organizacji ruchu - położenia znaków, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że ich zmienna lokalizacja wynika „z lokalizacji znaku F-10 na początku pasa lewoskrętnego”.

Rzeczywiste odległości między 12 znakami drogowymi, nie były zgodne z odległościami określonymi w projekcie organizacji ruchu (wzajemne położenie znaków względem siebie różniło się od założeń w projektach, o dystanse wynoszące: 4,6 m, 14,1 m, 4,0 m, 31,5 m, 20,3 m, 2,3 m).

Odnosząc się do niezgodnych z projektem organizacji ruchu, odległości między znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że przesunięcie znaków *„nie koliduje z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (...), oraz nie powoduje zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu drogowego, a dokonane przesunięcia poprawiają, a nie pogarszają czytelność oznakowania”* ;

3) rzeczywista odległość między znakami wynosząca 65,8 m, nie była zgodna z odległością określoną w projekcie organizacji ruchu, wynoszącą 63,0 m.

Wyjaśniając powyższą różnicę w odległości pomiędzy znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że różnica wynika *„z lokalizacji oznakowania na łuku poziomym oraz pionowym, jak i usytuowania istniejącego oznakowania w odległości 10 m (skarpa nasypu dojazdu do obiektu mostowego oraz skrzyżowanie)”* ;

4) rzeczywista odległość między dwoma znakami, wynosząca 52,1 m, nie była zgodna z odległością określoną w projekcie organizacji ruchu (wynoszącą 61,0 m).

Wyjaśniając powyższą różnicę w odległości pomiędzy znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że wynika to *„z późniejszej lokalizacji wiaty przystankowej i montażu znaku przed wiatą na kierunku ruchu”* ;

5) rzeczywista odległość między dwoma znakami, wynosząca 23,0 m, nie była zgodna z odległością określoną w projekcie organizacji ruchu (wynoszącą 30,0 m), oraz rzeczywista odległość między dwoma znakami, wynosząca 9,0 m, nie była zgodna z odległością określoną w projekcie organizacji ruchu (wynoszącą 10,5 m).

Wyjaśniając powyższe różnice w odległości pomiędzy znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że lokalizacja została zmieniona *„ze względu na istniejący słup oświetleniowy, który powodowałby brak możliwości odczytania pełnej informacji oznakowania (zmiana nie ma wpływu na pogorszenie się warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego)”* ;

6) rzeczywiste odległości między znakami drogowymi: 8,7 m i 116,5 m, nie były zgodne z odległościami określonymi w projekcie organizacji ruchu, wynoszącymi – odpowiednio - 6,0 m i 24,0 m.

Wyjaśniając powyższe różnice w odległości pomiędzy znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że *„Znak D – 42 przesunięty na koniec barieroporeczy obiektu inżynierskiego. Różnica wynika z lokalizacji istniejącego znaku A-3 z tabliczką T-4 (Zła lokalizacja znaku została usunięta (...))”* ;

7) rzeczywista odległość między znakami drogowymi, wynosząca 24,0 m, nie była zgodna z odległością określoną w projekcie organizacji ruchu (wynoszącą 22,0 m).

Odnosząc się do powyższej różnicy w odległości między znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że to wynika *„z lokalizacji istniejącej wiaty przystankowej (przed wiatą)”* ;

8) rzeczywiste położenie znaku drogowego było przesunięte względem jego położenia określonego w projekcie organizacji ruchu, o 6,3 m, oraz rzeczywiste odległości między znakami drogowymi, nie były zgodne z odległościami określonymi

w projekcie organizacji ruchu (wzajemne położenie znaków względem siebie różniło się od założeń w projektach, o dystanse wynoszące: 11,5 m, 4,7 m, 16,2 m, 16,3 m, 10,5 m).

Wyjaśniając powyższe różnice w odległościach między znakami, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że lokalizacja oznakowania warunkowana jest *„odległościami pomiędzy tablicami przed drogowskazowymi i szlakowymi drogi krajowej nr 9 oraz obiektem mostowym z barieroporęczami na rzece Stobnica, które to oznakowanie musi zapewniać postrzegalność odcinka od skrzyżowania z drogą krajową do skrzyżowania z drogą gminną, a odcinek przebiega w łuku pionowym wklęsłym przy znacznym spadku w stronę Brzozowa i praktycznie za obiektem zaczyna się łuk poziomy w prawo”* ;

9) rzeczywiste położenie znaków drogowych było przesunięte względem ich położenia określonego w projekcie organizacji ruchu o: 40,3 m, 41,1 m, 33,0 m, 35,8 m, 34,4 m.

Wyjaśniając przyczynę nieprawidłowego – względem projektu organizacji ruchu - położenia znaków, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że *„W trakcie wykonywania zatoki zostały przedstawione słupki prowadzące, co skutkowało błędnym odczytem faktycznego kilometrażu i pokazanych przesunięć zbliżonych do siebie w granicach ok. 8 m”*.

W udzielonej informacji, pan Jan Hołota – Główny Specjalista ds. Organizacji Ruchu w PZDW, podał, że *„różnice w kilometrażu lokalizacji znaków drogowych pomiędzy projektem stałej organizacji ruchu a faktyczną odległością pomiędzy znakami drogowymi podyktowana jest tym, że szczegółowa lokalizacja w kilometrażu projektowanym poszczególnych znaków jest punktem orientacyjnym i zależna od szczegółowości mapy. Dokładna lokalizacja ze sprawdzeniem widoczności ustawianych znaków dokonywana jest w trakcie wbudowywania znaków drogowych przy uwzględnieniu (grunt kamienisty, obręby zjazdów publicznych/indywidualnych, kolidowanie z ciągami pieszych, chodniki ścieżki rowerowe wynikających z bezpieczeństwa ruchu drogowego, skarp nasypów, obiektów mostowych, istniejących latarni oświetleniowych itp.), warunków miejscowych i oddziaływania zamontowanych urządzeń i znaków na postrzeganie oraz poprawną interpretację ich treści. Projekt organizacji ruchu opracowywany jest najczęściej na mapie w skali 1:1000, 2-3 lata przed faktycznym wykonaniem zamierzeń inwestycyjnych. Po okresie ich wprowadzenia następuje ich weryfikacja”*.

(dowód: akta kontroli str. 635-656, 657-800, 802-807)

W pozostałym zakresie, w wyniku dokonanych oględzin skrzyżowań i odcinków dróg:

- a) nie stwierdzono przypadku znaków drogowych (pionowych i poziomych), sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, ujętych w projekcie organizacji ruchu, a brakujących w pasie drogowym,
- b) nie stwierdzono innych przypadków znaków, nieujętych w projekcie organizacji ruchu, a umieszczonych w pasie drogowym,
- c) stwierdzono dobry stan techniczny znaków, sygnałów i urządzeń, które umieszczone były w pasie drogowym (m.in. znaki były stabilnie umocowane i czytelne),
- d) nie stwierdzono przypadku nieprawidłowo zlokalizowanego znaku, sygnalizacji i urządzenia bezpieczeństwa ruchu w pasie drogowym, w stosunku do warunków określonych w organizacji ruchu,
- e) stwierdzono dobry stan nawierzchni drogi,
- f) stwierdzono, że zieleń przydrożna i reklamy były usytuowane w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 635-656)

Na odcinkach dróg poddanych oględzinom, nie stwierdzono przypadku oznakowania dezinformującego kierowców, wykluczającego się nawzajem, które mogło negatywnie wpływać na bezpieczeństwo użytkowników dróg.

(dowód: akta kontroli str. 635-656)

W wyjaśnieniu, działający z upoważnienia Dyrektora PZDW, pan Kazimierz Surmacz – Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, podał m.in., że „PZDW dokonał wymiany wszystkich znaków pionowych i sygnalizatorów /sygnalizacji świetlnych/, które obecnie spełniają wymogi rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zwanego dalej rozporządzeniem. Wymiany znaków pionowych dokonano do 2010 r. Sygnalizacje świetlne niespełniające wymogów rozporządzenia, wymienione zostały w 2008 roku. Oznakowanie poziome jest realizowane wg wymogów rozporządzenia w zakresie posiadanych na ten cel środków finansowych. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu nie zostały wymienione w całości. Bariery energochłonne skrajne zastępujące żelbetowe wymieniane są w ilościach maksymalnie do posiadanych przez tut. Zarząd środków finansowych. W obecnie realizowanych inwestycjach elementy te uwzględniane są w przedmiarach robót (...).”

Realizacja obowiązku wymiany oznakowania nie była przedmiotem kontroli ze strony właściwego organu zarządzającego ruchem drogowym.

Ustalono, że w okresie od 01.01.2011 r. do 30.06.2013 r. PZDW, wydatkował łącznie na wymianę oznakowania i elementów bezpieczeństwa ruchu kwotę 8.248.758,83 zł, w tym:

- w roku 2011: 2.600.684,42 zł, m.in. na zakup znaków, oznakowanie poziome, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa, remont barier energochłonnych, zakup barier energochłonnych,
- w roku 2012: 3.473.552,86 zł, m.in. na oznakowanie poziome, zakup wraz z montażem elementów bezpieczeństwa, remont barier energochłonnych, zakup znaków, oraz
- w roku 2013 (do 30 czerwca): 2.174.521,55 zł., m.in. na zakup wraz z montażem elementów bezpieczeństwa, oznakowanie poziome, remont barier energochłonnych.

W roku 2012 wydatkowano na inżynierię ruchu:

- w ramach remontów dróg, kwotę 3.372.486,89 zł, oraz
- w ramach bieżącego utrzymania dróg, kwotę 598.200,00 zł.

W roku 2013 (do 30 czerwca) nie ponoszono wydatków na inżynierię ruchu.

W wyniku oględzin: skrzyżowań, odcinków dróg, miejsc, w których roboty w pasie drogi zostały ukończone, oraz miejsc, w których zlokalizowane były reklamy - nie stwierdzono przypadku znaku, sygnalizatora lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu, niespełniającego warunków określonych w rozporządzeniu. W szczególności, nie wystąpiły przypadki znaków na podłożu z włókna szklanego, oraz znaków, których treść byłaby malowana farbą. Treść wszystkich znaków pionowych była naniesiona w technice folii samoprzylepnej, na podłożu wykonane z blachy. Wszystkie znaki poziome i pionowe zawierały elementy odbłaskowe.

(dowód: akta kontroli str. 467-471, 576-578, 614-616, 635-656, 808, 809)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Badanie zgodności istniejących organizacji ruchu na drogach z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, nie wykazało rozbieżności w zakresie liczby znaków (poza wyjątkiem przedstawionym na str. 22 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) i treści znaków. Stwierdzone przypadki niezgodności rzeczywistego położenia znaków, z ich lokalizacją określoną w projektach organizacji ruchu (według słupków kilometrażowych) – w ocenie Najwyższej Izby Kontroli – mogły być skutkiem dokonywanej weryfikacji projektów w terenie i nie stanowiły o jednoczesnych nieprawidłowościach we wprowadzonych organizacjach ruchu. W szczególności, rzeczywiste umiejscowienie znaków, nie miało negatywnego wpływu na bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Ocena częściowa

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

5. Realizacja wniosków pokontrolnych

Opis stanu
faktycznego

W okresie od 10 września do 26 października 2009 r. NIK przeprowadziła w PZDW kontrolę w temacie „działalność zarządzającego drogami publicznymi w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województwa podkarpackiego w latach 2007-2009 (I półrocze)”. W wystąpieniu pokontrolnym NIK wniosła o: „skuteczną realizację wszystkich prac związanych z obowiązkiem umieszczenia linii krawędziowych na drogach wojewódzkich”. PZDW mimo obowiązku nie udzielił odpowiedzi o sposobie wykonania wniosku lub o niepodjęciu działań w tym zakresie.

(Dowód: akta kontroli, str. 453-462)

Wyjaśniając Dyrektor PZDW Pan A. Maternia podał, że: „...W dacie powstania wystąpienia pokontrolnego PZDW nie znał ostatecznej kwoty jaka zostanie przeznaczona na wykonanie oznakowania poziomego w roku 2010 i latach przyszłych. Mając na względzie zalecenie skutecznej realizacji informuję, że przeznaczono na poziome oznakowanie, w tym szczególnie na zwiększenie wykonawstwa linii krawędziowych następujące środki: 2010 r. – 1.859 tys. zł (wykonano 202.207 m² oznakowania cienkowieńcowego), 2011 r. – 1.110 tys. zł (wykonano 139.951 m² oznakowania cienkowieńcowego), 2012 r. – 1.548 tys. zł (wykonano 175.314 m² oznakowania cienkowieńcowego), 2013 r. – 1.840 tys. zł (wykonano 236.512 m² oznakowania cienkowieńcowego). Porównując to z rokiem 2009, w którym wydano 1.396 tys. zł (wykonano 113.000 m² oznakowania cienkowieńcowego) znacznie zwiększono ilość oznakowania. Średni wzrost to 18,99 %.”

(Dowód: akta kontroli, str. 342-343)

W trakcie dokonywanych oględzin wybranych odcinków dróg nie stwierdzono przypadków oznakowania niezgodnego z projektem organizacji ruchu w zakresie oznakowania poziomego obejmującego linie krawędziowe.

(Dowód: akta kontroli, str. 635-656)

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 Kontroli⁸, wnosi o:

1. Bieżące aktualizowanie wewnętrznych aktów normatywnych do norm prawa powszechnie obowiązującego, w tym podjęcie badań wpływu robót prowadzonych w pasie drogowym na bezpieczeństwo uczestników ruchu (zadanie określone w art. 20 pkt 10a ustawy o drogach).
2. Uzyskanie od osób wykonujących kontrole na podstawie w art. 62 ust 4 ustawy prawo budowlane (którzy otrzymali uprawnienia budowlane po 1 stycznia 1995 r.), zaświadczeń o wpisie do rejestru prowadzonego przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego.
3. Rzetelne i bieżące dokonywanie wpisów w książkach kontroli dróg oraz uaktualnianie map techniczno-eksploatacyjnych, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.
4. Informowanie oraz dokumentowanie czynności związanych z powiadomieniem organu zarządzającego ruchem oraz właściwego komendanta policji o terminie wprowadzenia organizacji ruchu, w sposób który pozwoli ustalić czy powiadomień tych dokonywano w terminie określonym w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
5. Prowadzenie robót w pasie drogi, z uwzględnieniem terminów ważności zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu.
6. Rozważenie możliwości opracowania wewnętrznych procedur pozwalających monitorować przebieg robót w pasie drogi, wykonywanych w tym samym czasie, w bliskiej od siebie odległości, celem zapobiegnięcia ewentualnych kolizji.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie.

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.

⁸ Dz. U. z 2012 r., poz. 82.

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.

Rzeszów, dnia września 2013 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Urszula Dziedzic
Specjalista k. p.

Dyrektor
Wiesław Motyka

.....
podpis

.....
podpis

Wilhelm Dmytrów
Główny specjalista k. p.

.....
podpis