



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ410.014.06.2016
P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli.

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
<i>Kontroler</i>	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Jarosław Pułka, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/73/2016 z dnia 19.09.2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, ul. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin ² .
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Dyrektorem Oddziału GDDKiA jest od dnia 31 maja 2008 r. Tadeusz Rajkiewicz. (dowód: akta kontroli str. 3)

II. Ocena kontrolowanej działalności.

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie³ działalność Oddziału GDDKiA w latach 2015-2016 (do 30 czerwca) w zakresie organizacji i przygotowania do działań ratowniczych na autostradzie i drogach ekspresowych zlokalizowanych na terenie województwa zachodniopomorskiego i zarządzanych przez Oddział GDDKiA.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywną ocenę uzasadnia:

- określenie i przypisanie zadań w zakresie współdziałania ze służbami ratowniczymi oraz eliminowania skutków zdarzeń drogowych, podmiotom realizującym te działania, tj. podległym służbom terenowym, obsłudze Punktu Informacji Drogowej⁴ oraz podmiotom realizującym zadania w zakresie bieżącego utrzymania dróg,
- zapewnienie poprzez PID stałej, 24 godzinnej informacji o stanie bezpieczeństwa, a także utrudnieniach na zarządzanej sieci dróg,
- zapewnienie patroli monitorujących stan bezpieczeństwa i przejezdności zarządzanych dróg,
- sporządzenie i uzgodnienie ze służbami ratowniczymi oraz z Policją planów działań ratowniczych dla wszystkich zarządzanych odcinków dróg ekspresowych i autostrady, pomimo braku takiego obowiązku,
- sporządzanie okresowych analiz stanu bezpieczeństwa na drogach województwa, w tym na autostradzie i drogach ekspresowych,
- efektywna współpraca z Policją w zakresie niezbędnych przedsięwzięć zmierzających do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na zarządzanej

¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 oraz z 2016 r. poz. 677; dalej: ustawa o NIK.

² Dalej: Oddział GDDKiA.

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

⁴ Dalej: PID.

sieci dróg, a w szczególności przeciwdziałających powstawaniu korków i zatorów (wspólne opracowanie ulotek z mapą tras alternatywnych),

- współpraca ze służbami ratowniczymi w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym udział w ćwiczeniach ratowniczych, udostępnienie tym służbom kluczy do przejazdów awaryjnych i technicznych oraz przekazywanie informacji o zdarzeniach drogowych i utrudnieniach w ruchu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego.

Oddział GDDKiA wchodzi w skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad będącej centralnym urzędem administracji rządowej, wykonującym zadania zarządu dróg krajowych oraz obsługującym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Oddział działa na podstawie:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁵,
- 2) zarządzenia nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad⁶,
- 3) regulaminu organizacyjnego Oddziału GDDKiA⁷.

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym, obszarem działania Oddziału jest województwo zachodniopomorskie.

Celem poprawy efektywności i skuteczności wykonywania zadań zarządcy drogi Dyrektor Generalny Dróg Krajowych i Autostrad dokonał zmian w obszarze działalności Oddziału GDDKiA, polegających na powierzeniu Oddziałowi GDDKiA w Zielonej Górze sprawowania zarządu na drodze S3 na odcinku od węzła „Myślibórz” – granica województwa zachodniopomorskiego i lubuskiego o długości 12,07 km, przebiegającej przez obszar województwa zachodniopomorskiego od km 54+012 do km 66+083 oraz poszerzeniu obszaru działania Oddziału GDDKiA o odcinek drogi krajowej nr 22 od km 119+613 do km 125+516 o długości 5,90 km, przebiegający przez teren województwa wielkopolskiego będącego w obszarze działania Oddziału GDDKiA w Poznaniu.

(dowód: akta kontroli str.4-28)

W obszarze działania Oddziału GDDKiA znajdowały się następujące odcinki niepłatnych autostrad i dróg ekspresowych:

- 1) odcinek autostrady A6 (od km 0+000 do km 25+271) o łącznej długości 25,3 km, oddany do użytku etapami w okresie 1996-2007,
- 2) odcinek drogi ekspresowej S3 (od km 0+000 do km 5+087) – obwodnica Troszyna – Parłówka – Ostromie o łącznej długości 5,1 km, oddany do użytku 13.07.2011 r.,
- 3) odcinek drogi ekspresowej S3 (od km 61+715 do km 89+627) – obwodnica Miękowa – Szczecin Dąbie o łącznej długości 27,9 km, oddany do użytku 16.12.2011 r.,
- 4) odcinek drogi ekspresowej S3 (od km 0+000 do 54+012) – Klucz – Myślibórz o łącznej długości 54 km, oddany do użytku w 2 etapach, tj. 26.05.2010 r. oraz 22.10.2010 r.,
- 5) odcinek drogi ekspresowej S6 (od km 0+000 do km 9+400) – obwodnica Nowogardu o łącznej długości 9,4 km, oddany do użytku 22.12.2011 r.,
- 6) odcinek drogi ekspresowej S10 (od km 9+467 do km 21+696) – obwodnica Stargardu o łącznej długości 13,4 km, oddany do użytku 21.12.2009 r.

(dowód: akta kontroli str.29-31)

⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 1440.

⁶ Dz. Urz. MI Nr 3, poz. 8 ze zm.

⁷ Zarządzenie nr 14/2015 Dyrektora Oddziału GDDKiA w Szczecinie z dnia 1 sierpnia 2015 r.

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

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

Opis stanu faktycznego

Za realizację zadań dotyczących zasad organizacji działań ratowniczych na zarządzanej sieci dróg krajowych odpowiedzialny był Dyrektor Oddziału. Powierzone zadania wykonywał poprzez podległe mu komórki organizacyjne, w skład, których wchodziły wydziały, zespoły, samodzielne stanowiska pracy, rejony oraz obwody drogowe.

Do każdej z komórek organizacyjnych w zakresie działania należała m.in. realizacja przedsięwzięć dotyczących zasad, organizacji i prowadzenia działań ratowniczych na zarządzanej sieci dróg.

Koordinacja przedsięwzięć realizowanych przez komórki organizacyjne Oddziału GDDKiA dotyczących przygotowania planów działań ratowniczych⁸ na zarządzanej sieci dróg, należała do zakresu działania Wydziału Dróg i Sieci Drogowej⁹, natomiast koordynacja działań dotyczących zabezpieczenia prowadzenia działań ratowniczych na zarządzanej sieci dróg, należała do Stanowiska ds. Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych¹⁰.

Kierowanie i nadzorowanie zagadnień związanych z zarządzaniem, ochroną i utrzymaniem sieci dróg i drogowych obiektów inżynierskich, bezpieczeństwem ruchu drogowego, zarządzaniem ruchem, zagospodarowaniem przestrzennym oraz zarządzaniem kryzysowym i przygotowaniem obronnymi należało do zadań Zastępcy Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami¹¹, któremu podlegały m.in. Wydział DiSD, Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem¹², Wydział Mostów, Stanowisko ZKiPO oraz 7 rejonów¹³.

(dowód: akta kontroli str. 6-24)

Reagowaniem na zdarzenia drogowe oraz obsługą informacji w tym zakresie (gromadzeniem i przekazywaniem informacji o warunkach ruchu na drogach krajowych) zajmowały się funkcjonujące w systemie całodobowym PID w Centrali GDDKiA oraz Oddziale GDDKiA.

Zadania z zakresu zapewnienia przejezdności i bezpieczeństwa użytkowania dróg, tj.:

- odśnieżanie i zapobieganie oblodzeniu,
- remont ubytków w nawierzchni,
- sprzątanie pasa drogowego z wyłączeniem odpadów powstających w wyniku działań z zakresu ratownictwa chemicznego i ekologicznego oraz substancji niewiadomego pochodzenia,
- czasowe oznakowanie odcinków drogi dla potrzeb ich naprawy oraz w celu zapobiegania wypadkom komunikacyjnym,

realizowane były przez rejony i obwody drogowe oraz przez podmioty zewnętrzne w ramach zawartych umów.

(dowód: akta kontroli str. 63)

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

Opis stanu faktycznego

1.2.1. Zasady i tryb opracowywania PDR, zatwierdzania i jego aktualizacji określony został w zarządzeniu nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

⁸ Dalej: PDR.

⁹ Dalej: Wydział DiSD.

¹⁰ Dalej: Stanowisko ZKiPO.

¹¹ Dalej: Z-ca Dyrektora ds. ZDiM.

¹² Dalej: Wydział BRDiZR.

¹³ Rejony Koszalin, Lipiany, Nowogard, Stargard, Szczecin, Szczecinek i Walcz.

z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad¹⁴.

Autostrada A6 nie jest autostradą płatną w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych¹⁵.

W §10 cyt. zarządzenia wskazano, że PDR określony dla potrzeb autostrad płatnych może stanowić wzorcowy dokument, stosowany przy opracowywaniu PDR dla dróg krajowych i innych autostrad niż płatne.

Procedura opiniowania i uzgadniania PDR przy poszczególnych stadiach inwestycji drogowych oraz Ramowy PDR dla autostrad płatnych stanowiły załączniki do zarządzenia.

(dowód: akta kontroli str.105-137)

W latach 2015-2016 Oddział GDDKiA posiadał opracowane i zatwierdzone przez Dyrektora Oddziału PDR dla autostrady i następujących dróg ekspresowych:

- 1) A6 (odcinek Kołbaskowo – Szczecin Dąbie) i S3 (obwodnica Miękowa – Szczecin Dąbie) – zatwierdzony 22.12.2015 r. W arkuszu uzgodnień/opinii projektu PDR nie było adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień (wraz z uwagami) z: Zachodniopomorskim Urzędem Wojewódzkim w Szczecinie¹⁶, który nie odniósł się do akceptacji PDR; Komendą Wojewódzką Policji w Szczecinie¹⁷, która zaakceptowała projekt PDR; Komendą Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie¹⁸, która nie odniosła się do akceptacji projektu PDR; Urzędem Miasta Szczecin¹⁹, który pozytywnie zaopiniował PDR; Zachodniopomorskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Koszalinie²⁰, który zaopiniował pozytywnie projekt PDR bez uwag; Starostwem Powiatowym²¹ w Goleniowie, który wydał pozytywną opinię do projektu PDR; SP w Gryfinie i SP w Policach, które wydały negatywne opinie do projektu PDR.
- 2) S3 (obwodnica Troszyna-Parłówka –Ostromię) – zatwierdzony 10.06.2016 r. W arkuszu uzgodnień projektu PDR nie było adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień/opinii (wraz z uwagami) z: ZUW, KWP, KW PSP, ZZDW oraz SP w Kamieniu Pomorskim. Pozytywną opinię/akceptację projektu PDR wydali KWP i ZZDW. Natomiast ZUW, KW PSP oraz SP w Kamieniu Pomorskim, zgłosili uwagi i nie odnieśli się do akceptacji projektu PDR, bądź braku akceptacji.
- 3) S3 (odcinek Klucz – Myślibórz). Pierwsza Procedura Bezpieczeństwa dla tego odcinka drogi opracowana została 10.10.2011 r. PDR został zatwierdzony (bez podania konkretnej daty) w 2015 r. W arkuszu uzgodnień projektu PDR nie było adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień/opinii (wraz z uwagami) z: KWP, KW PSP, ZZDW, Wojewódzką Stacją Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie²², SP w Gryfinie, SP w Pyrzycach, SP w Myśliborzu, UM Szczecin. Pozytywne opinie/akceptacje do projektu PDR wydali: KWP, ZZDW, WSPR, SP w Pyrzycach, UM Szczecin. W pismach KW PSP i SP w Myśliborzu zgłoszono uwagi nie odnosząc się do akceptacji

¹⁴ Dalej: zarządzenie nr 27 GDDKiA w sprawie PDR.

¹⁵ Dz.U. z 2014 r. poz. 45.

¹⁶ Dalej: ZUW.

¹⁷ Dalej: KWP.

¹⁸ Dalej: KW PSP.

¹⁹ Dalej UM Szczecin.

²⁰ Dalej: ZZDW.

²¹ Dalej: SP.

²² Dalej: WSPR.

(bądź braku akceptacji) projektu PDR. SP w Gryfinie nie zaakceptowało części zapisów projektu PDR.

W 2016 r. dokonano aktualizacji PDR, która została zatwierdzona 28.04.2016 r. Arkusz uzgodnień projektu aktualizacji PDR nie zawierał adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień/opinii (wraz z uwagami) z: KWP, KW PSP, ZZDW, ZUW, SP w Gryfinie, SP w Pyrzycach, UM Szczecin. Pozytywne opinie/akceptacje do projektu aktualizacji PDR wydali: KWP, ZZDW, SP w Pyrzycach. Negatywne opinie/ stanowisko o braku uzgodnienia projektu PDR wydali: KW PSP i SP w Gryfinie. ZUW zgłosił uwagi do projektu nie odnosząc się do akceptacji (bądź braku akceptacji) projektu aktualizacji PDR, natomiast SP w Myśliborzu i UM Szczecin nie udzielili odpowiedzi w sprawie akceptacji projektu PDR.

- 4) S6 (obwodnica Nowogardu) – zatwierdzony 10.06.2016 r. W arkuszu uzgodnień projektu PDR nie było adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień/opinii (wraz z uwagami) z: ZUW, KWP, KW PSP, ZZDW, SP w Goleniowie i UM w Nowogardzie. Pozytywną opinię/akceptację projektu PDR wydali KWP, ZZDW, SP w Goleniowie, UM w Nowogardzie. Natomiast ZUW i KW PSP, zgłosili uwagi nie odnosząc się do akceptacji (bądź braku akceptacji) projektu PDR.
- 5) S10 (odcinek Szczecin – Obwodnica Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa – Obwodnica Stargardu, Węzeł Stargard Wschód) – zatwierdzony 26.08.2016 r. W arkuszu uzgodnień projektu PDR nie było adnotacji o prowadzonych uzgodnieniach. Do PDR dołączone były pisma dot. prowadzonych uzgodnień/opinii (wraz z uwagami) z: KWP, KW PSP, ZUW, WSPR, ZZDW, Zarząd Dróg Powiatowych²³ w Stargardzie. Pozytywną opinię/akceptację projektu PDR wydali KWP, ZUW, ZZDW, WSPR, ZDP w Stargardzie. Natomiast KW PSP, zgłosiła uwagi nie odnosząc się do akceptacji (bądź braku akceptacji) projektu PDR.

(dowód: akta kontroli str. 29-31)

W związku z brakiem akceptacji postanowień PDR przez wszystkie podmioty, z którymi uzgadniano projekty PDR, na pytanie, w jaki sposób w Oddziale GDDKiA rozumiany jest proces uzgodnień i na czym on polegał, Zastępca Dyrektora ds. ZDiM Grzegorz Dziedzina wyjaśnił: *Plany działań ratowniczych w Oddziale (...) są uzgadniane z podmiotami określonymi w § 98 ust. 2, pkt 1 i 2, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (...), czyli Policją, Wydziałem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie, który to z upoważnienia wojewody jest właściwym w sprawach Planu Działań Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego Województwa Zachodniopomorskiego oraz podmiotami krajowego systemu ratowniczo gaśniczego. Po uzyskaniu opinii i uzgodnień PDR-y zostały zatwierdzone przez Dyrektora Oddziału oraz rozesłane do ogniw wskazanych w § 5. ust. 5. pkt 1 - 6., Zarządzenia Nr 27 Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r., w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.*

(dowód: akta kontroli str.138-139)

²³ Dalej: ZDP.

1.2.2. W sprawie zatwierdzenia PDR dla autostrady A6 i drogi ekspresowej S3, pomimo braków jego pozytywnego zaopiniowania/zatwierdzenia przez wszystkie podmioty, Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił: *PDR-y dla dróg A6 i S3 powstawały, jako pierwsze i to w trakcie ich uzgadniania pojawiły się uwagi, które rozpoczęły proces wypracowywania wspólnego stanowiska pomiędzy poszczególnymi podmiotami opiniującymi lub uzgadniającymi PDR-y. Wypracowane wspólne stanowisko dotyczące akceptowalnych zapisów w PDR-ach opracowywanych w późniejszym terminie, nie znalazło się w PDR-ach dla A6 i S3 ze względu na terminy opracowania PDR-ów. Przyjęto, że pomimo tego zostaną one zatwierdzone a następnie zaktualizowane (...).*

(dowód: akta kontroli str.138, 142)

Negatywne opinie do projektów PDR zgłaszane przez KW PSP oraz SP, dotyczyły kompetencji i obowiązków w zakresie usuwania odpadów z dróg powstałych w wyniku zdarzeń drogowych.

Zapisy PDR stanowiły m.in., że:

1) dla PSP:

- *Straż Pożarna w przypadku potwierdzenia zagrożenia na miejscu zdarzenia prowadzi akcję ratowniczą, likwiduje zagrożenia a następnie wzywa sprawcę do usunięcia odpadów z drogi – stanowisko KW PSP: Straż Pożarna nie jest organem właściwym do ustalania sprawcy wypadku, a tym samym do wzywania ww. do usunięcia odpadów z drogi,*
- *W przypadku odmowy usunięcia odpadów przez sprawcę wypadku (wytwórcę odpadów) Straż Pożarna wzywa służby starosty do usunięcia odpadów – stanowisko KW PSP: PSP nie ma w zakresie swoich ustawowych zadań i kompetencji wzywania służb starosty do usunięcia odpadów.*

2) dla służb Starosty:

- *Służby starosty po wezwaniu przez zarządcę drogi/Straż Pożarną uprzątają odpady z pasa drogowego na podstawie art. 101 ust. 5 i 6 ustawy o odpadach;*
- *W przypadku odmowy uprzątnięcia odpadów z pasa drogowego przez służby starosty zarządca drogi wykonuje zastępcze uprzątnięcie odpadów, po czym występuje z wnioskiem o zwrot kosztów do Starosty.*

(dowód: akta kontroli str.69, 93-104, 144-150)

Samorządy w swoich stanowiskach nie zgadzały się z powyższymi zapisami i uważały, że zadania te są w kompetencji Oddziału GDDKiA, jako zarządcy drogi, który jest zobowiązany do zapewnienia przejezdności dróg, bezpieczeństwa ich użytkowania oraz utrzymania czystości i porządku na drogach, a wskazana wykładnia art. 101 ust. 5 i 6 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach²⁴, stanowi próbę nałożenia na starostów nieuzasadnionych obowiązków.

(dowód: akta kontroli str. 69-71, 93-104, 144-150)

W zakresie nieuwzględnienia uwag zgłaszanych do projektów PDR, braku wypracowania wspólnego stanowiska oraz czy zatwierdzone PDR zostały przyjęte do stosowania przez podmioty, które je opiniowały Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił, że: *PDR-y zostały opracowane zgodnie z zawartym w Zarządzeniu Nr 27 (...) załącznikiem Nr 2, „Ramowym Planem Działań Ratowniczych Dla Autostrad Płatnych” oraz zapisami określonymi w „Zasadach Postępowania Zarządcy Drogi Podczas Zdarzeń na Zarządzanej Sieci Dróg”, które zostały przesłane Zastępcom Dyrektorów Oddziałów ds. Zarządzania Drogami i Mostami do wiadomości i stosowania z centrali GDDKiA (...). Treści zgłaszanych do planów uwag były*

²⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 21, ze zm.: dalej: ustawa o odpadach.

tematem spotkań w Komendzie Wojewódzkiej PSP z przedstawicielami Wydziału Operacyjnego. Podczas wymienionych spotkań wspólnie wypracowano zapisy w PDR-ach akceptowane przez Oddział GDDKiA w Szczecinie i KW PSP. Zapisy te sukcesywnie były wprowadzane do PDR-ów opracowywanych dla kolejnych dróg i nie były już kwestionowane w procesie uzgadniania. Podstawą do zwrócenia się Oddziału GDDKiA w Szczecinie o uzgodnienia PDR-ów są zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r., (§ 98, ust. 2, pkt 1, 2), oraz Zarządzenie Nr 27 Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r., (§ 5, ust. 5, pkt 1-6). Wśród wymienionych w tych dokumentach podmiotów właściwych do uzgadniania PDR-ów nie występuje samorząd powiatowy. W związku z powyższym opinia wydana przez ten podmiot zgodnie z literą prawa nie jest wiążąca. Natomiast mając na uwadze potrzebę współpracy w celu wypracowania wspólnego stanowiska w procesie organizacji i prowadzenia działań ratowniczych na drogach, opracowane PDR-y zostały rozesłane do właściwych samorządów powiatowych z prośbą o opinię. Okazało się, że stanowisko samorządów powiatowych w stosunku do zapisów w PDR-ach jest różne. Powiaty takie jak Goleniowski, Stargardzki, Kamieński oraz miasto Szczecin opiniują bądź uzgadniają bez uwag PDR-y natomiast powiaty Policki, Gryfiński i Myśliborski przekazują uwagi, z którymi nie może się zgodzić autor PDR (zarządca drogi) między innymi ze względu na zapisy prawa dotyczące usuwania odpadów powypadkowych. Obszar ten będzie podlegał dalszym pracom uzgodnieniowym z samorządami powiatowymi w celu wypracowania wspólnego stanowiska. Zgodnie z § 6 Zarządzenia Nr 27 Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r., w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, plany działań ratowniczych podlegają systematycznej analizie w zakresie ich aktualizacji i w tym trybie będą usuwane rozbieżności w ich zapisach.

Kopie zatwierdzonych PDR-ów zostały rozesłane do powyżej wymienionych ogniw. Treści zawarte w PDR-ach są wykorzystywane w praktyce, o czym świadczą przykłady zwracania się Komend Powiatowych: Policji i Państwowej Straży Pożarnej o wydanie dodatkowych kompletów map, planów objazdów i innych dokumentów zawartych w planach a potrzebnych podczas planowania i prowadzenia akcji ratowniczej na drodze (Komenda Powiatowa Policji i Komenda Powiatowa PSP w Goleniowie), jak też zapraszanie na spotkania organizowane przez samorząd powiatowy (Starostwo Powiatowe w Myśliborzu) przedstawicieli Oddziału GDDKiA w Szczecinie dotyczące prowadzenia działań ratowniczych na drogach.

(dowód: akta kontroli str.138, 140-142)

Na pytanie, czy zapisy zawarte w PDR w schematach postępowań dotyczące usuwania odpadów były i są realizowane, Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił: Schematy postępowania dotyczące usuwania odpadów przez sprawcę wypadku oraz dalszego trybu postępowania (w przypadku odmowy ich usunięcia przez sprawcę) są realizowane zgodnie z zapisami zawartymi w PDR-ach, choć na razie nie było potrzeby postępowania według całego schematu. Nie było przypadku odmowy usunięcia odpadów przez sprawcę w wypadku. Służby drogowe i PSP usuwają odpady zgodnie ze swoimi kompetencjami i zapisami określonymi w PDR-ach w procesie uzgodnień.

(dowód: akta kontroli str. 138, 140-141)

1.2.3. KW PSP opiniując projekt PDR dla autostrady A6 wystąpiła w dniu 31.08.2015 r. z wnioskiem o utworzenie nowego przejazdu awaryjnego lub bariery szybkorozbiornalnej na odcinku pomiędzy byłym przejściem granicznym, a zjazdem do miejscowości Kołbaskowo (pikietaż od 0 do 1 km).

(dowód: akta kontroli str. 95-96)

Powyższy wniosek nie został zrealizowany. Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił: *Odcinek autostrady A6 pomiędzy byłym przejściem granicznym (pikietaż 0+000), a węzłem drogowym „Kołbaskowo” (pikietaż 2+600) ma długość 2,6 km. W miejscu byłego przejścia granicznego, jadąc od strony Szczecina, służby ratownicze mogą korzystać z drogi wspomagającej, która umożliwia zawracanie poprzez wiadukt nad autostradą po niemieckiej stronie granicy. Droga ta jest oznakowana i w najszybszy i najbezpieczniejszy sposób umożliwia przemieszczenie się na drugą stronę drogi. Jednocześnie informujemy, że w miejscu byłego przejścia granicznego po niemieckiej stronie autostrady, istnieje przejazd awaryjny z zamontowanymi barierami szybkorozbiieralnymi. GDDKiA O/Szczecin dodatkowo informuje, iż jest w trakcie procedur przetargowych na budowę nowej drogi krajowej nr 13 (od „ronda Hakena” do autostrady A6), w ramach, której zbudowany zostanie nowy węzeł drogowy z autostradą A6. Po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie nowej drogi nr 13 wraz z węzłem na autostradzie A6, stary węzeł Kołbaskowo zostanie wyłączony z użytkowania, a w okolicach nowego węzła drogowego, w ramach realizacji robót drogowych, wykonane zostaną nowe przejazdy awaryjne.*

(dowód: akta kontroli str. 138, 142-143)

1.2.4. Analiza dokumentacji pięciu zdarzeń drogowych, które miały miejsce w badanym okresie na drodze A6 (3 zdarzenia) oraz S3 (2 zdarzenia) w obrębie miasta Szczecina wykazało, że:

- PID dokonywał rejestracji zdarzenia według daty, godziny i lokalizacji zdarzenia;
- w 4 przypadkach zgłoszenie wpłynęło od dyżurnego Policji, a w jednym od użytkownika drogi (PID poinformował Policję oraz Pogotowie Ratunkowe);
- w 4 przypadkach na miejsce zdarzenia skierowana została grupa interwencyjna, która dokonywała zabezpieczenia miejsca zdarzenia i oczyszczenia jezdni po usunięciu pojazdów;
- w żadnym z 4 zdarzeń, w których uczestniczyły służby Oddziału GDDKiA, KDR nie sporządziła protokołu przejęcia terenu przez zarządcę drogi;
- w jednym przypadku (kolizja dwóch pojazdów) dyżurny stwierdził brak konieczności interwencji na miejscu zdarzenia przez służby zarządcy drogi;
- dyżurni PID informowali na bieżąco użytkowników drogi o utrudnieniach w ruchu zarówno poprzez udzielanie informacji telefonicznie oraz w formie sporządzanych i przekazywanych komunikatów i meldunków (do PID Centrali, mediów);
- czas zakończenia działań ratowniczych i moment przywrócenia ruchu dyżurni PID odnotowywali w rejestrze na podstawie informacji telefonicznej przekazanej przez Policję.

(dowód: akta kontroli str.156-177)

W przypadku zdarzenia, które miało miejsce na A6 o godz. 12.00 w dniu 16.07.2015 r., dyżurny nie odnotował w dzienniku PID: od kogo zostało przyjęte zdarzenie, informacji o zaistniałym zdarzeniu (tj. ilości pojazdów, osobach poszkodowanych, uszkodzeniach infrastruktury drogowej itp.), informacji o udziale na miejscu zdarzenia służb ratunkowych, Policji.

(dowód: akta kontroli str. 171)

W badanym okresie w Oddziale GDDKiA nie uregulowano zakresu i formy prowadzenia dziennika dyżurnego PID.

Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił, że dziennik prowadzony był w sposób zwyczajowo przyjęty i stosowany w Oddziale GDDKiA, a zakres i forma informacji odnotowywanych w dzienniku najczęściej odzwierciedlał informację o utrudnieniach zamieszczane w komunikatach. Natomiast, jak określił „*lakońiczny*” wpis w dzienniku PID, który nie obejmował wszystkich ustalonych szczegółów dotyczących danego zdarzenia, był spowodowany przez nieuwagę lub roztargnienie

dyżurnego.

(dowód: akta kontroli str. 178-180)

W sprawie trudności i ograniczenia Oddziału GDDKiA w realizacji zadań związanych z zapewnieniem prowadzenia działań na autostradzie i drogach ekspresowych, Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wskazał na brak porozumienia z niektórymi starostwami powiatowymi w sprawie likwidacji skutków zdarzeń drogowych, tj. usuwania odpadów. Jako przyczynę podał odmienną interpretację obowiązujących przepisów w sprawie usuwania odpadów po zdarzeniach drogowych przez starostwa oraz zarządcę drogi, informując jednocześnie, że obszar ten będzie podlegał dalszym pracą uzgodnieniowym w celu wypracowania wspólnego stanowiska w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 191-193)

1.3. Warunki bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych.

Opis stanu faktycznego

1.3.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2015-2016 (do 30 czerwca) na autostradzie i drogach ekspresowych był analizowany m.in. poprzez przeprowadzaną raz na 6 miesięcy przez pracowników Oddziału GDDKiA kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁵, przeprowadzanie kontroli ogólnej²⁶ oraz kontroli szczegółowych, które wynikały ze wskazań kontroli ogólnej oraz wyników klasyfikacji odcinków niebezpiecznych (szczegółowy opis kontroli w pkt 4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego).

Zastępca Dyrektora ZDiM wyjaśnił ponadto, że w oparciu o otrzymywane informacje o zdarzeniach drogowych (z PID, artykułów prasowych itp.), każdorazowo weryfikowane było miejsce zdarzenia i na podstawie dostępnych danych oraz informacji sprawdzany jest wpływ drogi (oznakowanie, warunki widoczności) na dany wypadek drogowy. Zagrożenie bezpieczeństwa oraz miejsca niebezpieczne identyfikowane były również w oparciu o zestawienia i analizy roczne otrzymywane z KWP, na podstawie porozumienia GDDKiA z Komendą Główną Policji z 21 listopada 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 181-185, 195-210)

1.3.2. Wydział BRDiZR prowadził bazę danych o wypadkach drogowych na podstawie wytycznych z Centrali GDDKiA oraz zbiorczych danych przekazanych w formie tabelarycznych zestawień. Aktualna baza obejmowała lata 2010 – 2015. Analiza (sporządzana w formie tabel i wykresów) wykonana była dla danego okresu, z uwzględnieniem rodzaju wypadku, ilości zdarzeń oraz ofiar wypadków – osób rannych i zabitych.

(dowód: akta kontroli str. 211-218)

1.3.3. W okresie od 01.01.2015 r. do 30.06.2016 r. w obszarze działalności Oddziału GDDKiA nie powstawały projekty związane z budową nowych odcinków autostrad oraz nie przeprowadzano procedur związanych z uzyskiwaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (na podstawie art. 56 ustawy Prawo budowlane) dla żadnych odcinków autostrady i dróg ekspresowych.

Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił, że: *obecna autostrada A6, znajdująca się w zarządzie GDDKiA O/Szczecin, została wybudowana w roku 1937. Układ komunikacyjny ukształtowany od momentu jej wybudowania nie uległ istotnym zmianom w zakresie obsługi oraz dostępności do niej. Poza poprawą stanu*

²⁵ Dalej: brd.

²⁶ Zgodnie z zarządzeniem nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 czerwca 2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (która zastępuje jedną z kontroli przeprowadzanej raz na 6 miesięcy).

technicznego i parametrów eksploatacyjnych autostrada A6 jest od lat użytkowana w niezmienionej formie. W latach 90-tych i początkowych latach 2000 powstawały jedynie projekty modernizacji (przebudowy) autostrady A6 na odcinku od przejścia granicznego w Kołbaskowie do węzła „Rzęśnia”. Zgodnie z obowiązującymi na etapie wykonywania przedmiotowych dokumentacji przepisami prawa Policja opiniowała projekty organizacji ruchu, natomiast PSP uczestniczyła w procedurze związanej z przystąpieniem do użytkowania. Zgodnie z ówczesnie obowiązującymi aktami prawnymi w tym zakresie, przedmiotowych dokumentacji technicznych nie uzgadniano pod kątem szeroko rozumianych warunków bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 183, 187-188)

1.3.4. W dniu 3 listopada 2016 r. dokonano oględzin odcinka autostrady A6 (od km 0+000 Kołbaskowo do km 25+271 Dąbie – w dwóch kierunkach) w zakresie warunków bezpieczeństwa. Przedmiotem oględzin były wjazdy i przejazdy awaryjne, ogrodzenie autostrady, osłonięcia barierą ochronną znaków drogowych, pasy awaryjne, kolumnienki alarmowe i platformy pod kolumnienki, stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, lokalizacja zbiorników wodnych i cieków wodnych dla celów ratowniczych.

W wyniku oględzin ustalono, że na autostradzie A6 nie było wjazdów awaryjnych, kolumnienek alarmowych i platform pod kolumnienki. Stwierdzono brak pasa awaryjnego na odcinku od km 21+678 do km 22+433 (Węzeł Kijewo) oraz brak ogrodzenia autostrady na jezdni:

- w kierunku Kołbaskowo – Szczecin Dąbie na odcinkach: od km 0+000 do km 2+700, od km 5+480 do km 9+350, od km 21+350 do km 22+500,
- w kierunku Szczecin Dąbie – Kołbaskowo na odcinkach: od km 22+430 do km 21+350, od km 9+340 do km 5+480, od km 3+130 do km 0+000.

Miejsca oznaczone znakiem drogowym A-18b „Zwierzęta dzikie” znajdowały się na następujących odcinkach drogi:

- kierunek Kołbaskowo – Szczecin Dąbie – km 2+900 „1,5 km”, km 9+425 „6,5 km”, km 15+720 „6,0 km”, km 22+050 „2,5 km” i km 24+480 „4,5 km”;
- kierunek Szczecin Dąbie – Kołbaskowo – km 24+140 „2,5 km”, km 21+160 „6,0 km”, km 15+360 „6,5 km” i km 10+530 „1,0 km”.

Nie stwierdzono znaków drogowych ustawionych w sposób niewłaściwy, tj. nieosłoniętych barierą ochronną.

Na całym odcinku autostrady o dł. 25,3 km było zlokalizowanych 17 przejazdów awaryjnych (o łatworozbieralnej konstrukcji) o długości od 14 m do 96 m, w tym 7 z barierą ochronną połączoną klinami oraz 10 z barierą ochronną połączoną śrubami.

W odległości 3 km od granicy państwa, na stacji paliw (MOP Kołbaskowo) znajdowało się jedno miejsce postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Na byłym przejściu granicznym Kołbaskowo oraz po niemieckiej stronie znajdował się oznakowany przejazd dla służb ratowniczych umożliwiający przemieszczenie się na drugą stronę drogi.

(dowód: akta kontroli str. 226-249)

W zakresie planów dostosowania autostrady do standardów bezpieczeństwa Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił: *GDDKiA O/Szczecin (...) będzie dostosowywać warunki techniczne autostrady A6 do obowiązujących przepisów prawa w ramach planowanych inwestycji drogowych (będących w trakcie procedur przetargowych): budowa nowej drogi krajowej nr 13 wraz z węzłem Kołbaskowo – planowany termin realizacji 2018 r. – 2021 r.; przebudowa węzła Kijewo na autostradzie A6 – planowany termin realizacji 2018 r. – 2020 r. Ponadto GDDKiA O/Szczecin planuje systematyczne uzupełnianie ogrodzenia autostrady A6.*

(dowód: akta kontroli str. 256-258)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. NIK wskazuje na konieczność uzupełnienia obowiązujących procedur w PID o postanowienia dotyczące zakresu i formy prowadzenia dziennika dyżurnego PID. Brak powyższych uregulowań, a tym samym dowolność odnotowywanych informacji przez dyżurnego PID, utrudnia kontrolę i analizę właściwej reakcji zarówno dyżurnego PID, jak i jednostek terenowych GDDKiA na zdarzenia drogowe.
2. NIK zwraca uwagę na potrzebę zaktualizowania PDR, w którym uwzględnione będzie wspólne stanowisko PSP, samorządów i zarządcy dróg dotyczące usuwania odpadów powstałych w wyniku zdarzeń drogowych. Uzgadnianie PDR jest postępowaniem zmierzającym do wypracowania wspólnego stanowiska, a tym samym ma charakter wiążący dla adresata, przez co musi uwzględniać stanowisko podmiotu współdziałającego. W związku z powyższym zatwierdzenie PDR przez Dyrektora Oddziału GDDKiA powinno następować po uzgodnieniu, tj. zaakceptowaniu jego treści z wszystkimi współdziałającymi podmiotami.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału GDDKiA w zbadanym zakresie.

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

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

Opis stanu
faktycznego

2.1.1. Koordynacja działań i wymiana informacji pomiędzy Oddziałem GDDKiA, a służbami prowadzącymi działania ratownicze odbywała się głównie poprzez PID. W działania te włączani byli pracownicy Rejonów Drogowych oraz wykonawcy kompleksowych umów utrzymaniowych (w zależności od godziny wystąpienia zdarzenia i odcinka drogi, tj. 15.30-7.30 na A6 lub na odcinku S3 24h dyżur).

(dowód: akta kontroli str. 66-69, 260-299)

Na terenie właściwości Oddziału GDDKiA w badanym okresie nie funkcjonowało Centrum Zarządzania Ruchem, funkcjonował natomiast PID.

(dowód: akta kontroli str. 325-327)

W okresie od 01.01.2015 r. do 30.09.2016 r. PID prowadzony był: w godzinach od 7.30 do 15.30 przez pracowników Wydziału DiSD, natomiast w godzinach 15.30 – 7.30 przez pracowników zewnętrznego podmiotu na podstawie zawartych umów²⁷. Od dnia 01.10.2016 r. Oddział GDDKiA zatrudnił etatowych pracowników do całodobowej obsługi PID.

(dowód: akta kontroli str. 260, 273-288, 299)

2.1.2. Zadania pracowników Wydziału DiSD prowadzących PID określone były w Regulaminie PID wprowadzonym zarządzeniem Dyrektora Oddziału GDDKiA z 31.10.2008 r. w sprawie organizacji oraz zasad gromadzenia i przekazywania informacji o warunkach ruchu na drogach krajowych oraz zatwierdzenia Regulaminu Punktu Informacji Drogowej oraz w zarządzeniach Dyrektora Oddziału w sprawie organizacji pracy związanej z zimowym utrzymaniem dróg i w zatwierdzonych PDR.

(dowód: akta kontroli str. 66-69, 262-272, 300-307)

²⁷ Umowa nr 1/Z-1/2014 z dnia 08.01.2014 r. i umowa nr 1/ZWR/Z-1/2015 z dnia 30.03.2015 r.

Zadania pracowników zewnętrznego podmiotu prowadzącego PID zostały określone w zawartych umowach i były tożsame z obowiązkami pracowników Wydziału DiSD. Do obowiązków pracowników PID należało, m.in.:

- znajomość bieżącej sytuacji na administrowanej sieci dróg;
- przygotowywanie komunikatów o aktualnej sytuacji na sieci dróg;
- przekazywanie komunikatów mediom;
- udzielanie wszystkim zainteresowanym informacji o warunkach przejazdu i występujących utrudnieniach w ruchu;
- realizacja otrzymanych dyspozycji od dyżurnego Centrali GDDKiA oraz przekazywanie poleceń dyżurnym w Rejonach;
- znajomość prognozy pogody oraz bieżącej sytuacji pogodowej;
- kontaktowanie się z właściwymi jednostkami Straży Granicznej i Policji, Krajowym Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności w KW PSP oraz Centrum Kryzysowym przy Wojewodzie Zachodniopomorskim w celu uzupełnienia i przekazywania otrzymanych informacji;
- odnotowywanie w dzienniku czynności swojej obecności oraz otrzymanych, względnie wydanych w czasie obsługi PID poleceń.

(dowód: akta kontroli str. 262-296)

2.1.3. Systemami wspomagającymi pracę PID w zakresie bieżącej sytuacji na drogach był system kamer drogowych, system osłony meteorologicznej oraz system tablic zmiennej treści.

(dowód: akta kontroli str. 327, 330-331)

Właściwą reakcją jednostek terenowych, w tym zewnętrznych podmiotów wykonujących kompleksowe umowy utrzymaniowe stanowiło każdorazowo spełnienie wymagań w zakresie dyspozycyjności brygad, dojazdu na miejsce zdarzenia i jego zabezpieczenie, wykonania wszystkich czynności towarzyszących, (jak uprzątnięcie elementów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa ruchu), zamykanie bram i furtek ogrodzenia oraz przejazdów awaryjnych po zakończonych działaniach ratowniczych. Prawidłowe wykonanie wymienionych czynności przez zewnętrzne brygady interwencyjne było podstawą cyklicznego odbioru robót i usług objętych zamówieniem. Jedną z form analizy czasu i sposobu reakcji na zdarzenia drogowe był monitoring przez system kamer drogowych na sieci dróg krajowych zapewniających łącznie 77 obrazów.

(dowód: akta kontroli str. 328-331)

2.1.4. W miesiącach listopad i grudzień 2014 r. Oddział GDDKiA przekazał komendom powiatowym PSP, Policji oraz filiom WSPR w Gryfinie, Pyrzycach, Myśliborzu oraz Inspekcji Transportu Drogowego w Szczecinie komplet kluczy do bram awaryjnych dla drogi S3 wraz z kompletami map zawierających lokalizację przejazdów alarmowych i barier rozbieralnych

(dowód: akta kontroli str. 329)

W ramach współpracy w zakresie organizacji i prowadzenia działań ratowniczych na autostradzie i drogach ekspresowych przedstawiciele Oddziału GDDKiA w dniu 31.05.2016 r. uczestniczyli z KW PSP w ćwiczeniach dla służb ratowniczych w zakresie wdrożenia PDR dla autostrady A6 i drogi ekspresowej S3.

(dowód: akta kontroli str. 337-340)

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

System łączności na potrzeby współpracy w ramach prowadzonych działań zarządcy drogi składał się z łączności telefonii stacjonarnej, komórkowej oraz poczty elektronicznej. Podstawowym systemem łączności w Oddziale GDDKiA był system

łączości stacjonarnej, zapewniający codzienne jego funkcjonowanie i kierowanie, natomiast łączność komórkowa stanowiła jego alternatywę. Kierownicy komórek organizacyjnych Oddziału GDDKiA i wyznaczone osoby korzystały ponadto z urzędów działających w systemie poczty elektronicznej. W godzinach pracy urzędów stała łączność telefoniczna odbywała się w oparciu o telefony stacjonarne i komórkowe, a poza tymi godzinami – na bazie telefonów komórkowych.

Utrzymywanie łączności pomiędzy poszczególnymi podmiotami na miejscu działań ratowniczych odbywała się za pośrednictwem centrów dyspozytorskich służb ratowniczych bez możliwości nawiązania bezpośredniej łączności radiowej na miejscu działań ratowniczych.

(dowód: akta kontroli str. 69, 331-332)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

NIK zwraca uwagę na zasadność podjęcia działań w celu zapewnienia dostępu do wspólnego kanału komunikacji ze służbami ratowniczymi (KDR, Policja) na miejscu zdarzenia. Brak takiej łączności może utrudniać efektywne współdziałanie z tymi podmiotami w trakcie prowadzonych działań ratowniczych, a przekazywanie informacji przez centra dyspozytorskie wydłuża czas obiegu informacji i może powodować jej zniekształcenie.

Ocena cząstkowa

Oddział poprzez funkcjonowanie PID zapewnił możliwość całodobowej wymiany informacji i koordynacji działań pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze, a służbami GDDKiA. W ocenie NIK, obecne rozwiązania nie gwarantują jednakże pełnej skuteczności i sprawności działań na miejscu zdarzeń drogowych, szczególnie w sytuacjach kryzysowych, gdyż w razie awarii sieci komórkowej Oddział nie posiada możliwości wymiany informacji o niezależny kanał łączności.

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

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

*Opis stanu
faktycznego*

W badanym okresie zabezpieczenie kadr, sprzętu i wyposażenia wykorzystywanego w Oddziale GDDKiA do zapewnienia pracownikom bezpieczeństwa na drogach oraz do wsparcia działań ratowniczych oparto o zasoby własne i zasoby podmiotów zewnętrznych realizujących prace utrzymaniowe.

Pracownicy Oddziału GDDKiA, w zależności od rodzaju i warunków wykonywanych czynności, wyposażani byli w środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze oraz środki higieny osobistej. Pracowników wykonujących czynności w obszarze pasa drogowego lub pracujących podczas ruchu drogowego wyposażano w odzież ochronną ostrzegawczą, taką jak kamizelki ostrzegawcze, kurtki ocieplone, płaszcze przeciwdeszczowe, hełmy ochronne, buty letnie, gumowe i ocieplone, rękawice i okulary ochronne²⁸.

(dowód: akta kontroli str. 399-445, 447-459)

Na dzień 10.11.2016 r. na wyposażeniu Oddziału GDDKiA było:

²⁸ Zgodnie z zarządzeniem nr 4 Dyrektora Generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 marca 2011 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie zasad wyposażenia pracowników GDDKiA w środki ochrony indywidualnej, odzież i obuwie robocze oraz środki higieny osobistej.

- 51 samochodów osobowych – patrolowych, wyposażonych w zespoloną lampę/belkę sygnalizacyjną ze światłem żółtym błyskowym na dachu lub/i rozkładane tablice zmiennej treści;
- 28 samochodów osobowych – roboczych, wyposażonych w sygnalizację świetlną (belka na dachu pojazdu) oraz w rozkładaną strzałkę świetlną, światła wczesnego ostrzegania, falę świetlną, oklejony tył pojazdu folią zabezpieczającą wraz ze znakami A-14 „roboty na drodze”, C-9 (C-10) „nakaz jazdy z prawej (lewej) strony znaku”;
- 12 samochodów specjalistycznych, wyposażonych w belkę sygnalizacyjną na dachu pojazdu, strzałkę świetlną, światła wczesnego ostrzegania i „koguty”;
- 18 przyczep zabezpieczających z tablicą zamykającą U-26a – przeznaczoną do zamykania pasa ruchu od strony nadjeżdżających pojazdów podczas prac prowadzonych na drogach;
- 2 przyczep z mobilnym oznakowaniem (WMS).

Na wyposażeniu Oddziału, znajdowały się znaki drogowe, rozkładane zapory, podświetlane tarcze (lizaki), zestawy sygnalizacji świetlnej, pachołki, itp.

(dowód: akta kontroli str. 446)

Zastępca Dyrektora ds. ZDiM wyjaśnił ponadto, że zarówno Oddział GDDKiA, jak i wykonawcy zewnętrzni, z którymi zawarto umowy w zakresie utrzymania dróg, dysponują materiałami do usuwania z nawierzchni dróg plam oleju i innych substancji z uszkodzonych pojazdów. Najczęściej używanym do tego celu materiałem było kruszywo naturalne.

(dowód: akta kontroli str. 178-179)

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

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z § 9 zarządzenia nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA, Dyktor Oddziału GDDKiA obowiązany był do współdziałania ze służbami ratowniczymi oraz podmiotami uczestniczącymi w organizowaniu szkoleń i prowadzeniu ćwiczeń sprawdzających na autostradach płatnych oraz na drogach krajowych innych niż autostrady płatne.

(dowód: akta kontroli str. 105-137)

Szkoleniami w Oddziale GDDKiA zajmował się Wydział Spraw Pracowniczych i Organizacyjnych. W przypadku konkretnych szkoleń merytorycznych włączane były wydziały lub stanowiska odpowiedzialne za daną tematykę, np. za szkolenia z zakresu zarządzania kryzysowego i przygotowań obronnych odpowiedzialne było Stanowisko ds. ZKiPO, za szkolenia z zakresu bhp Stanowisko ds. BHP i Ppoż., a za szkolenia z zakresu działania PID odpowiadał Wydział DiSD.

(dowód: akta kontroli str. 5-24, 323-324, 336)

W latach 2015-2016 (do 30 czerwca) Oddział GDDKiA przeprowadził następujące szkolenia dla pracowników biorących udział bądź współpracujących z innymi służbami w działaniach ratowniczych:

- szkolenia w zakresie uzyskania uprawnień do kierowania ruchem drogowym (63 pracowników),
- szkolenia z zakresu spraw obronnych i zarządzania kryzysowego, w których uczestniczyli, m.in. kadra kierownicza Oddziału, członkowie Zespołu Zarządzania Kryzysowego, Grupa Monitorowania Zagrożeń, Kierownicy Rejonów (86 pracowników),
- szkolenie dyżurnych PID, obejmujące m.in. zasady pracy PID, sporządzanie meldunków, informowanie mediów o warunkach na drogach, kontrolę pracy

sprzętu, weryfikację otrzymywanych danych oraz występowanie sytuacji kryzysowych (4 pracowników, tj. wszystkich zatrudnionych na tym stanowisku).

(dowód: akta kontroli str. 349-385)

W dniu 31 maja 2016 r. Oddział GDDKiA wspólnie z KW PSP zorganizował szkolenie dla służb ratowniczych w zakresie wdrożenia PDR dla autostrady A6 i drogi ekspresowej S3. Celem szkolenia było: przygotowanie służb ratowniczych do podejmowania działań na wypadek zdarzeń drogowych powstałych na autostradzie lub drodze ekspresowej; zapoznanie uczestników szkolenia z postanowieniami zawartymi w PDR dla tych dróg; praktyczne ćwiczenie w zakresie demontażu barier rozbieralnych na wybranym odcinku drogi ekspresowej S3.

Szkolenie odbyło się w Komendzie Powiatowej PSP w Goleniowie oraz na przejeździe awaryjnym w 75 kilometrze drogi ekspresowej S3.

Po szkoleniu zostały sformułowane m.in. następujące wnioski:

- 1) przedstawiciel KW PSP złożył wniosek o wspólne opracowanie problematyki działań ratowniczych na drogach, która byłaby zaakceptowana przez GDDKiA i PSP oraz mogłaby być ujmowana w PDR nowo opracowywanych i aktualizowanych,
- 2) przedstawiciel Komendy Powiatowej PSP w Goleniowie - wniosek o kontynuację szkolenia praktycznego na drodze ekspresowej S3, aby przed sezonem wakacyjnym wszystkie zastępy PSP z Goleniowa mogły przećwiczyć demontaż barier rozbieralnych oraz wniosek o udostępnienie podkładu mapowego z przebiegiem drogi ekspresowej S3 i autostrady A6,
- 3) przedstawiciel Oddziału GDDKiA - wniosek do przedstawicieli samorządu gminnego i powiatowego o rozważenie rozwiązań organizacyjnych dotyczących udzielania pomocy osobom w przypadku wystąpienia różnych zagrożeń na A6 i S3,
- 4) przedstawiciel SP w Goleniowie poinformował, że problem udzielania pomocy osobom uwięzionym w zatorach drogowych zostanie jeszcze przed rozpoczęciem sezonu wakacyjnego oddany pod obrady Powiatowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego,
- 5) wspólny wniosek uczestników o kontynuację spotkań dotyczących działań ratowniczych na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 337-346)

Zastępca Dyrektora ds. ZDiM, wyjaśnił, że realizacja powyższych wniosków przedstawiała się następująco: wspólnie opracowano problematykę działań ratowniczych na drogach, która jest zaakceptowana przez GDDKiA i PSP oraz ujmowana w nowo opracowywanych i aktualizowanych PDR, zapewniono kontynuację szkolenia praktycznego na drodze ekspresowej S3 (ćwiczenia demontażu barier rozbieralnych), przekazano Komendzie Powiatowej Policji i Komendzie Powiatowej PSP w Goleniowie mapy z przebiegiem drogi ekspresowej S3 i autostrady A6, kontynuacja wspólnych spotkań w sprawie działań ratowniczych (ostatnie miało miejsce w dniu 27.09.2016 r., w Komendzie Powiatowej PSP w Goleniowie).

(dowód: akta kontroli str. 323-324, 335)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału GDDKiA w zbadanym zakresie.

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

Opis stanu faktycznego

4.1. Za systemy i infrastrukturę bezpieczeństwa odpowiedzialne były następujące komórki organizacyjne Oddziału GDDKiA: Wydział DiSD, Wydział BRD, Stanowisko ds. ZKiPO, Rejony Dróg oraz wykonawcy kompleksowego utrzymania dróg.

Głównym działaniem na rzecz właściwego utrzymania infrastruktury dróg było bieżące (codzienne objazdy) monitorowanie stanu infrastruktury realizowane poprzez objazdy, mające na celu wizualną ocenę stanu technicznego, w tym: drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń oraz elementów stanowiących całość techniczno-użytkową, a także urządzeń brd, odwodnienia, stałego i tymczasowego oznakowania poziomego i pionowego, ochronę pasa drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 5-24, 461, 468-470)

W badanym okresie Wydział BRDiZR wraz z właściwymi Rejonami prowadził działania kontrolne wynikające z §12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem²⁹, co najmniej raz na 6 miesięcy. Kontrole obejmowały sprawdzenie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń brd umieszczonych na drogach.

W okresie od 01.01.2015 r. do 30.06.2016 r. miały miejsce 3 kontrole dla odcinka autostrady A6 oraz dla drogi ekspresowej S3:

- kontrole za I półrocze 2015 r. przeprowadzono w dniach 18.05.2015 r. i 23.06.2015 r. (w ramach kontroli ogólnych BRDiZR)
- kontrole za II półrocze 2015 r. przeprowadzono w dniu 28.01.2016 r.;
- kontrole za I półrocze 2016 r. przeprowadzono w dniu 10.05.2016 r.

Uwagi zawarte w protokołach dotyczyły głównie braku lub złego stanu oznakowania poziomego i pionowego. Znaki były stawiane lub wymieniane na bieżąco w ramach działań związanych z bieżącym utrzymaniem dróg krajowych.

(dowód: akta kontroli str. 462, 555-556)

Zgodnie z zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nr 28 z 2014 r. w sprawie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla całej sieci drogowej (w tym autostrad i dróg ekspresowych) wykonywana była przez Oddział raz w roku kontrola ogólna oraz kontrola szczegółowa dla wytypowanych przez Centralę GDDKiA³⁰. Dla autostrady oraz sieci dróg ekspresowych, będących w zarządzie Oddziału GDDKiA w 2015 r., sklasyfikowano 1 odcinek na autostradzie A6 i wytypowano go do szczegółowej kontroli. W dniu 26.05.2015 r. przeprowadzono kontrolę, w wyniku, której nie stwierdzono nieprawidłowości mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i wymagających podjęcia natychmiastowych działań przez zarządcę drogi. Głównymi przyczynami powstawania zdarzeń na drodze były niezgodne z obowiązującymi przepisami zachowanie pieszych uczestników ruchu. W 2016 r. sklasyfikowano 1 odcinek na autostradzie A6 oraz 1 odcinek na drodze ekspresowej S3, które zostały wytypowane do szczegółowej kontroli. W dniach 03.10.2016 r. i 29.09.2016 r. przeprowadzono kontrolę szczegółową tych odcinków nie stwierdzając

²⁹ Dz.U. Nr 177, poz. 1729 ze zm.

³⁰ Na podstawie klasyfikacji wykonanej w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20.10.2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej odcinków dróg krajowych. Klasyfikacja powstaje w oparciu o zdarzenia drogowe z ostatnich 3 lat i rozpatruje sieć drogową w odcinkach, dla których poziom akceptacji ryzyka zagrożeń wypadkami w miarach koncentracji wypadków śmiertelnych lub gęstości kosztów wypadków, został określony jako ryzyko "nieakceptowane". Z tak wyznaczonej sieci drogowej, do kontroli szczegółowej typowane są odcinki, dla których na długości 400 m doszło do co najmniej 2 wypadków, w tym 1 wypadku śmiertelnego, bądź do co najmniej 3 wypadków.

nieprawidłowości mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i wymagających podjęcia działań przez zarządcę drogi. Przyczynami powstawania zdarzeń na drodze były niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa zachowania uczestników ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 471-556)

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

Postępowanie dotyczące usuwania z jezdni dróg materiałów zanieczyszczających (w tym ropopochodnych) uregulowane było w PDR pkt 5.8.1 „Kierowanie działaniami ratowniczymi”. W przypadku wydostania się na jezdnię różnych materiałów (ropopochodnych lub innych materiałów niebezpiecznych) działania podejmuje jednostki ratownicze PSP. Zgodnie z zapisami zawartymi w PDR, ich działania ustają po zatrzymaniu emisji lub wypływu substancji niebezpiecznej, usunięciu spowodowanego przez nią bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska oraz wykonaniu wszelkich innych czynności powodujących likwidację zagrożenia. Działania zarządcy drogi w zakresie podjęcia czynności na drodze realizowane były po uprzednim protokolarnym przyjęciu od Kierującego Działaniami Ratowniczymi terenu akcji, z wyszczególnieniem zapisu o braku szkodliwości materiałów znajdujących się na jezdni dla ludzi, bezpieczeństwa i środowiska.

(dowód: akta kontroli str. 66-71)

Jako główne problemy dla zarządcy drogi, w tym obszarze Zastępcy Dyrektora ds. ZDiM wymienił: (...) *długotrwały czas oczekiwania na usunięcie z pasa drogowego przez właścicieli lub sprawców wypadków uszkodzonych pojazdów po zakończeniu akcji ratowniczej. Niektóre pojazdy przed odholowaniem muszą zostać rozładowane (przepompowanie paliwa, ładunku niebezpiecznego z cystern i zbiorników). Konieczność długotrwałego utrzymywania oznakowania i zabezpieczeń miejsca postoju pojazdów (w pasie drogowym lub na poboczu) oczekujących na rozładunek i odholowanie.*

(dowód: akta kontroli str. 460, 464-465)

4.3. Usuwanie z autostrady i drogi ekspresowej unieruchomionych pojazdów.

Procedura usunięcia pojazdu unieruchomionego podczas zdarzenia uregulowana była w PDR w punkcie 5.2.2. Określono w niej, że do obowiązków Policji należy m.in. *„wzywianie na miejsce wypadku pomocy drogowej wg obowiązujących w tym zakresie procedur w celu usunięcia uszkodzonych pojazdów i ich elementów”.*

W związku z powyższym, pojazdy uczestniczące w wypadkach drogowych usuwane były z drogi na polecenie Policji (lub za jej zgodą, po zakończeniu czynności dochodzeniowo-śledczych przez właścicieli lub sprawców wypadków) zgodnie z ich zakresem odpowiedzialności.

(dowód: akta kontroli str. 64-65)

Pojazd unieruchomiony przez awarię lub inne zjawisko, według wyjaśnień Zastępcy Dyrektora ds. ZDiM, był zabezpieczony przez zadysponowaną przez zarządcę dróg krajowych brygadę interwencyjną do czasu usunięcia pojazdu przez użytkownika. Zabezpieczenie pojazdu odbywa się poprzez ustawienie przyczepki sygnalizacyjnych nadających sygnały świetlne celem zachowania maksymalnego bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach szybkiego ruchu lub pachołkami drogowymi.

(dowód: akta kontroli str. 460, 465)

Oddział GDDKiA posiadał rozbudowany system wizyjny składający się z kilkudziesięciu (77 szt.) kamer przekazujących obraz w postaci zdjęć na

dedykowaną stroną internetową (zdjęcia archiwizowane na serwerze o częstotliwość zdjęć 5-10 minut). Dyżurny PID, poprzez bezpośredni podgląd obrazu z kamer, posiadał możliwość obserwacji płynności ruchu oraz reagowania na tworzące się zatory i zdarzenia (kolizje, warunki pogodowe itp.).

Systemami wspomagającymi zarządzanie były również stacje meteorologiczne oraz tablice zmiennej treści, na których istniała możliwość podania informacji użytkownikom dróg dotyczących utrudnień w ruchu. Informacje o zdarzeniach drogowych (zatory, wypadki, kolizje lub roboty drogowe) wyświetlane były na tablicach zmiennej treści poprzez dedykowaną stronę internetową do zarządzania tablicami zmiennej treści. Poprzez programy „Utrudnienia” oraz „ZIMA” zarządca drogi posiadał możliwość wprowadzania komunikatów o utrudnieniach na stronę internetową www.gddkia.gov.pl, na której użytkownicy dróg mogli poprzez interaktywną mapę dowiedzieć się o wszystkich utrudnieniach związanych z robotami drogowymi, zdarzeniami na drogach krajowych jak i warunkami zimowymi na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 226-249, 330-331, 466)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału GDDKiA w zbadanym zakresie.

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

*Opis stanu
faktycznego*

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym, do zakresu działania Wydziału DiSD (§ 16 pkt. 8, 9) należało wprowadzanie ograniczeń, bądź zamykanie dróg dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występowało bezpośrednie zagrożenie osób i mienia, prowadzenie informacji o stanie przejezdności dróg. Do zakresu działania Rejonów (§ 21 pkt. 14, 15, 16) należało przekazywanie do merytorycznych komórek organizacyjnych Oddziału GDDKiA informacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwych objazdach, współpraca z właściwymi służbami (w szczególności Policją i Strażą Pożarną) w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządzania drogami oraz prowadzenie spraw w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 5-24)

Wykaz komórek organizacyjnych Oddziału GDDKiA odpowiadających za monitorowanie przejezdności dróg, współpracę i wymianę informacji pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze na drogach szybkiego ruchu został przedstawiony również w PDR w rozdziale 5 „Część operacyjna planu” na schemacie dotyczącym przepływu informacji oraz w wykazie osób, a także w zakresie ich odpowiedzialności.

(dowód: akta kontroli str. 62-70)

Procedury w zakresie monitorowania przejezdności dróg, identyfikacji zdarzeń drogowych i likwidacji ich skutków zostały określone w następujących zarządzeniach Dyrektora Oddziału GDDKiA:

- zarządzeniu nr 12/2014 z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przygotowania Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie do realizacji zadań zarządzania kryzysowego,
- zarządzeniu nr 19/2015 z dnia 21 października 2015 r. oraz 17/2016 z dnia 3 listopada 2016 r. w sprawie organizacji pracy związanej z zimowym utrzymaniem

dróg oraz uzgodnionym i zatwierdzonym Planem Zarządzania Kryzysowego Oddziału, który zawiera katalog zagrożeń zidentyfikowanych dla obszaru odpowiedzialności Oddziału.

(dowód: akta kontroli str. 300-307, 590-620)

Sposób rozładowywania korków i zatorów drogowych był każdorazowo określany w zależności od sytuacji, zgodnie z przyjętymi procedurami, adekwatnie do miejsca i czasu ich wystąpienia, tzn.:

- 1) w sezonie zimowym – w przypadku wystąpienia korków lub zatorów drogowych w miesiącach zimowych (spowodowanych warunkami atmosferycznymi) zarządca drogi poprzez bieżące monitorowanie pracy sprzętu do zimowego utrzymania dróg oraz możliwość kierowania sprzętu w dowolne miejsce na zarządzanej sieci dróg krajowych, planował, organizował i nadzorował zimowe utrzymanie dróg w miejscach powstawania korków i zatorów drogowych. Wprowadzono zmianę organizacji ruchu na A6 na stromych podjazdach przy węźle Podjuchy w celu zminimalizowania ryzyka powstawania zatorów spowodowanych przez samochody ciężarowe, a w razie wystąpienia w sezonie zimowym sytuacji polegającej na zablokowaniu ruchu na autostradzie A6, organizacyjnie przygotowywano się do udrażniania ruchu poprzez odholowywanie unieruchomionych ciężarówek (umowa z zewnętrznym podmiotem),
- 2) w sezonie letnim – w celu uregulowania ruchu (wykorzystania pełnej przepustowości drogi) w miejscach powstawania korków w okresach wzmożonego ruchu wakacyjnego, tj. „Obwodnica Miękowa” oraz „Obwodnica Troszyna, Parlówka i Ostromic” w ciągu drogi S3, wprowadzono znaki tzw. „jazda na zamek”. Oddział nawiązał współpracę z Policją w zakresie sposobu kierowania ruchem w przypadku konieczności wprowadzenia objazdu drogi oraz uzgodniono trasy alternatywne dróg krajowych, na których w okresie wzmożonego ruchu powstają korki (droga krajowa nr 3), wprowadzono dodatkowe oznakowanie węzła Szczecin-Dąbie (odsłanianie dodatkowe tablice kierujące pojazdy na trasę alternatywną w przypadku wystąpienia utrudnień) oraz wydano wspólnie z Policją ulotki informacyjne dotyczące tras alternatywnych w województwie zachodniopomorskim,
- 3) w trakcie całego roku – pracownicy PID w każdej chwili mieli możliwość wprowadzenia komunikatów ostrzegawczych na usytuowanych w ciągu dróg krajowych tablicach informacyjnych (tablice zmiennej treści). W przypadku wystąpienia korków i zatorów drogowych, zgodnie z obowiązującymi procedurami, informowane były o tym fakcie wszystkie służby niezbędne do pomocy przy usuwaniu skutków takich zdarzeń oraz media.

(dowód: akta kontroli str. 300-307, 560-563, 590-620, 710-711)

*Ustalone
nieprawidłowości*

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

*Uwagi dotyczące
badanej działalności*

W ocenie NIK, za przykład dobrej praktyki należy uznać, podjęcie przez Oddział GDDKiA współpracy z Policją w zakresie rozładowywania natężenia ruchu w sezonie letnim na drogach krajowych, poprzez wyznaczenie tras alternatywnych oraz opracowanie i wydanie bezpłatnych ulotek (map) z ich przebiegiem. Przykładem dobrej praktyki w zakresie udrażniania ruchu na zarządzanych drogach, było również bezpłatne świadczenie usług (przez zewnętrznego podmiotu) w zakresie odholowywania, wyciągania i podnoszenia (po awariach, kolizjach, w okresie zimowym itp.) pojazdów ciężarowych, stwarzających zagrożenie i utrudnienie w ruchu.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału GDDKiA w zbadanym zakresie.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

Szczecin, dnia 01 grudnia 2016 r.

Kontroler
Jarosław Pułka
główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis