



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.021.02.2021

Jerzy Wołoszyn
Dyrektor
Zakładu Obsługi Przejść Granicznych
w Korczowej
Korczowa, 37-552 Młyny

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/21/075 – Realizacja zadań dotyczących rozbudowy przejść granicznych oraz przygranicznej infrastruktury drogowej na granicy polsko-ukraińskiej w latach 2015-2021

I. Dane identyfikacyjne kontroli

| | |
|-------------------------------------|--|
| Jednostka kontrolowana | Zakład Obsługi Przejść Granicznych w Korczowej, Korczowa, 37-552 Młyny, zwany dalej Zakładem lub ZOPG |
| Kierownik jednostki kontrolowanej | Jerzy Wołoszyn, Dyrektor Zakładu Obsługi Przejść Granicznych w Korczowej od 3 października 2016 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnił Mariusz Janeczko od 1 stycznia 2011 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli, str. 5-11)</p> |
| Zakres przedmiotowy kontroli | 1. Działalność związana z przygotowaniem i realizacją budowy nowych oraz rozbudowy istniejących przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwa. 2. Działania na rzecz dostosowania przygranicznej infrastruktury drogowej do potrzeb ruchu granicznego. |
| Okres objęty kontrolą | Lata 2015-2021 ¹ |
| Podstawa prawna podjęcia kontroli | Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ² . |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie |
| Kontroler | Marek Wójtowicz, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LRZ/123/2021 z dnia 2 listopada 2021 r. Wilhelm Dmytrów, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr LRZ/124/2021 z dnia 2 listopada 2021 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1-4)</p> |

¹ Z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, dotyczących działalności objętej kontrolą

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200 ze zm., dalej: ustawa o NIK

II. Ocena kontrolowanej działalności

W ramach kompetencji określonych Statutem nadanym przez Wojewodę Podkarpackiego (dalej: Wojewoda) oraz zgodnie z zakresem powierzanych przez Wojewodę zadań związanych z funkcjonowaniem drogowych przejść granicznych (dalej: DPG), ZOPG podejmował celowe i rzetelne działania na rzecz dostosowania przygranicznej infrastruktury dróg dojazdowych do DPG na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwowej do potrzeb ruchu granicznego, szczególnie na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa i odpowiednich warunków sanitarnych podróżnym oczekującym na drodze dojazdowej na wjazd do DPG i odprawę graniczną. Działania podejmowane przez Zakład w tym zakresie nie zawsze były skuteczne i prowadziły do osiągnięcia pożądanych efektów, gdyż realizacja postulowanych przez ZOPG rozwiązań w obszarze infrastruktury drogowej leżała w kompetencji zarządców dróg.

W okresie objętym kontrolą Wojewoda nie zlecała Zakładowi realizacji zadań związanych z budową nowych lub rozbudową istniejących przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwowej. W zakresie objętym kontrolą aktywność Zakładu polegała na podejmowaniu działań na rzecz dostosowania przygranicznej infrastruktury drogowej do potrzeb ruchu granicznego. W tym celu, między innymi, prowadzono analizy dotyczące stanu infrastruktury przygranicznej, służącej do realizacji zadań związanych z obsługą ruchu granicznego, oraz przekazywano stosowne opinie i wnioski z tego zakresu do właściwego wydziału Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego (dalej: PUW) oraz do zarządców dróg dojazdowych do DPG.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Działalność związana z przygotowaniem i realizacją budowy nowych oraz rozbudowy istniejących przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwa.

1.1, 1.2, 1.3, 1.4

Zgodnie ze Statutem³, nadanym przez Wojewodę, Zakład jest jednostką organizacyjną powołaną do wykonywania zadań Wojewody w zakresie obsługi drogowych, kolejowych, lotniczych przejść granicznych, przejść granicznych przeznaczonych wyłącznie dla małego ruchu granicznego, przejść turystycznych, przejść granicznych na szlakach turystycznych przecinających granicę państwową, miejsc przekraczania granicy na szlakach turystycznych, na terenie województwa podkarpackiego. Do zakresu działania Zakładu należało m.in. (§ 4 ust. 1 pkt 11-15 Statutu):

- udział w prowadzeniu spraw planistycznych związanych z tworzeniem nowych przejść granicznych,
- opracowywanie informacji i analiz związanych z funkcjonowaniem przejść granicznych,
- współdziałanie z organami administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami w celu realizacji zadań statutowych,
- sprawowanie bieżącego nadzoru nad inwestycjami realizowanymi na przejściach granicznych,

³ Zarządzenie nr 209/2016 z dnia 28 grudnia 2016 r. w sprawie zmian Statutu Zakładu Przejść Granicznych w Korczowej

- przygotowanie projektu zasięgu terytorialnego przejść granicznych i przedkładanie jego treści Wojewodzie.

W § 4 ust. 3 Statutu zapisano, że Dyrektor Zakładu oraz upoważnione przez niego osoby, w ramach nadzoru nad inwestycjami realizowanymi na przejściach granicznych, mają prawo do wstępu na teren budowy oraz prawo do uzyskania informacji od wykonawców i podwykonawców dotyczących realizowanych inwestycji, a także podejmowania innych czynności niezbędnych dla ochrony przed zniszczeniem lub uszkodzeniem mienia znajdującego się w zarządzie Zakładu.

(akta kontroli, str. 12-24)

W latach 2015-2021 Wojewoda nie powierzała Zakładowi realizacji zadań, związanych z działalnością inwestycyjną na przejściach granicznych, w związku z czym Zakład nie realizował zadań dotyczących budowy nowych lub rozbudowy istniejących przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwowej jak też nie wykonywał zadań związanych z przygotowaniem do realizacji takich inwestycji. Wojewoda powierzyła Zakładowi jedynie wykonywanie zadań dotyczących administrowania obiektami przejść granicznych, utrzymania infrastruktury przejść granicznych oraz realizację bieżących remontów.

Jak wyjaśnił Dyrektor Zakładu, realizując określone w § 4 ust. 1 pkt 14 Statutu zadanie „sprawowanie bieżącego nadzoru nad inwestycjami realizowanymi na przejściach granicznych”, pracownicy Zakładu uczestniczyli w odbiorach robót częściowych i końcowych, realizowanych w ramach inwestycji, dla których zamawiającym był Podkarpacki Urząd Wojewódzki (PUW), Straż Graniczna lub Krajowa Administracja Skarbowa.

(akta kontroli, str. 25-72)

W latach 2015-2021 PUW przekazał Zakładowi w administrowanie efekty zadań inwestycyjnych, zrealizowanych na przejściach granicznych, tj.:

- wiatrołapy przy budynku odpraw pieszych na Drogowym Przejściu Granicznym (DPG) w Medyce,
- parking dla samochodów osobowych na DPG w Medyce,
- stację transformatorową na DPG w Korczowej,
- infrastrukturę na platformie autostradowej na DPG w Korczowej.

(akta kontroli, str. 73-106)

Odprawy, dokonywane przez polskie i ukraińskie służby graniczne, w dwóch przypadkach odbywały się na terytorium Polski, w obiektach udostępnionych przez DPG w Krościenku i DPG w Budomierzu. Takie działanie możliwe było na podstawie umowy podpisanej w dniu 25 czerwca 2001 r. między Rządem RP a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy przy dokonywaniu kontroli osób, towarów i środków transportu przekraczających polsko-ukraińską granicę państwową⁴. W budynkach znajdujących się na DPG w Krościenku Zakład wynajmował służbom ukraińskim pomieszczenia o powierzchni ogółem 548,73 m². Pomieszczenia były wynajmowane na podstawie umów zwartych przez Zakład z poszczególnymi służbami ukraińskimi i tak: w dniu 1 września 2008 r. z Państwową Służbą Ekologiczną, w dniu 1 stycznia 2011 r. z Państwową Inspekcją Fitosanitarną i Lwowską Regionalną Służbą Państwowej Weterynaryjnej Kontroli na Granicy Państwa oraz w dniu 1 października 2013 r. z Lwowskim Urzędem Celnym.

W budynkach znajdujących się na DPG w Budomierzu Zakład wynajmował służbom ukraińskim pomieszczenia o ogólnej powierzchni 1686,29 m². Pomieszczenia były wynajmowane na podstawie umowy zwartej przez Zakład z Lwowskim Urzędem

⁴ Dz. U. z 2003 r. Nr 196, poz. 1916

Celnym. We wszystkich umowach ustalono wyłącznie⁵ odpłatność za najem powierzchni w wysokości jeden zł za jeden m² powierzchni plus podatek VAT.

W przypadku umów zwartych z Lwowskim Urzędem Celnym płatności za wynajem dokonywane były na podstawie miesięcznych faktur wystawianych przez Zakład, a w przypadku pozostałych umów na podstawie półrocznych faktur.

(akta kontroli, str. 237-242)

Ocena cząstkowa

NIK odstąpiła od sformułowania oceny cząstkowej dotyczącej tego obszaru, gdyż Zakład nie realizował zadań dotyczących budowy nowych lub rozbudowy istniejących przejść granicznych na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwowej, nie wykonywał również zadań związanych z przygotowaniem do realizacji takich inwestycji. Zgodnie ze Statutem, we właściwości Zakładu leżało wykonywanie zadań w zakresie administrowania obiektami przejść granicznych, utrzymania infrastruktury przejść granicznych oraz realizacji bieżących remontów.

Obszar

Opis stanu faktycznego

2. Działania na rzecz dostosowania przygranicznej infrastruktury drogowej do potrzeb ruchu granicznego.

Zakład prowadził analizy dotyczące stanu infrastruktury przygranicznej służącej do realizacji zadań związanych z obsługą ruchu granicznego oraz podejmował interwencje u właściwych zarządców dróg w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w tym zakresie.

W wyjaśnieniu Dyrektor Zakładu podał m.in., że *Zakład systematycznie monitoruje sytuację na drogach dojazdowych do granicy państwa. W szczególności skupiano się nad problemem komfortu oczekiwania i przekraczania przejścia granicznego przez podróżnych. Analizy stanu dróg dotyczyły przede wszystkim warunków higieniczno-sanitarnych bezpośrednio przed przejściami granicznymi. Wynikiem przeprowadzanych analiz były działania o charakterze doraźnym (nieudokumentowane kontakty z zarządcami dróg, mające na celu niezwłoczne podejmowanie działań w odpowiedzi na zmianę sytuacji oczekujących podróżnych) i udokumentowane działania mające na celu osiągnięcie skutku w dłuższej perspektywie czasowej. Zintensyfikowanie kontaktów z zarządcami dróg w zakresie szybkiego reagowania w przypadkach obniżenia poziomu warunków sanitarno-higienicznych na drogach dojazdowych do przejść granicznych nastąpiło po kontroli NIK przeprowadzonej w kwietniu i maju 2019 r.*

(akta kontroli, str. 107-112)

W styczniu 2016 r. Dyrektor Zakładu uczestniczył w spotkaniu przedstawicieli: Wojewody, GDDKiA, Straży Granicznej (SG) i Oddziału Celnego w Medyce, na którym omawiano zmianę organizacji ruchu na Drodze Krajowej (DK) nr 28 w obrębie DPG w Medyce. Na spotkaniu tym zgłoszono potrzebę przebudowy DK28 na odcinku Przemyśl-Medyka oraz oświetlenia w obrębie DPG w Medyce. Do czasu przebudowy drogi zgłoszono potrzebę zmiany organizacji ruchu, polegającą m.in. na: wydłużeniu przekroju jezdni do czterech pasów ruchu dla kierunku prowadzącego do przejścia granicznego oraz wyznaczeniu dodatkowego, piątego pasa ruchu w kierunku przejścia granicznego.

W Zakładzie nie było dokumentacji potwierdzającej realizację zgłoszonych potrzeb zmiany organizacji ruchu. Zakład nie uczestniczył w dalszych pracach, związanych z planowaną przebudową drogi prowadzącej do DPG w Medyce. Na dzień kontroli

⁵ Bez naliczania innych odpłatności np. za sprzątnięcie pomieszczeń i media (woda, prąd, kanalizacja)

(tj. 30 listopada 2021 r.) DK28 na odcinku Przemysł-Medyka była w trakcie przebudowy.

(akta kontroli, str. 113-116)

W czerwcu 2019 r. – mając na celu realizację wniosku pokontrolnego NIK, dotyczącego podjęcia współpracy z właścicielami terenów znajdujących się przed przejściami granicznymi w zakresie utrzymania odpowiednich warunków higieniczno-sanitarnych na tych terenach – Zakład wystąpił do GDDKiA Oddział w Rzeszowie (GDDKiA O/Rz-ów) z prośbą o rozważenie możliwości poprawy warunków higieniczno-sanitarnych na terenie przed DPG w Korczowej i w Medyce oraz o podanie numerów telefonów do osób upoważnionych w celu wzajemnego kontaktu w wymienionych sprawach.

W odpowiedzi GDDKiA O/Rz-ów podała m.in., że przed DPG w Korczowej pod koniec 2018 r. uruchomiono system buforowania pojazdów ciężarowych, połączony z systemem zarządzania ruchem na przejściu. System ten polega na niedopuszczeniu do tworzenia się kolejek na DK94, poprzez kierowanie samochodów ciężarowych na parking w Młynach (w ciągu drogi DK94) oraz na Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) Hruszowice (w ciągu autostrady A4), gdzie oczekują na odprawę. Na parkingu w Młynach ustawiono sześć przenośnych toalet. MOP w Hruszowicach wyposażony został w ogólnodostępne, darmowe toalety z prysznicami, oraz zapewniono tam dostęp do wody bieżącej. Na autostradzie oraz bezpośrednio przed przejściem granicznym, śmieci zbierane są na bieżąco. Dodatkowo, na autostradzie A4 ustawiono 23 kosze na śmieci i osiem toalet przenośnych, a na drodze dojazdowej – 60 koszy i trzy toalety przenośne. W okresie wzmożonego ruchu ilość toalet jest zwiększana. Toalety czyszczone są dwa razy w tygodniu, a w razie potrzeby – częściej. W zakresie DPG w Medyce podano, że przygraniczny odcinek DK28 jest sprzątnięty systematycznie od poniedziałku do soboty w godzinach od 6⁰⁰ do 17⁰⁰. Na tym odcinku drogi znajdują się 42 kosze na śmieci oraz trzy przenośne toalety i – w razie potrzeby – dostawiane są trzy kolejne. Pomimo systematycznego sprzątnięcia ilość powstających odpadów powoduje, że odcinek pasa drogi – wysprzątnięty w godzinach porannych – w godzinach popołudniowych już jest zaśmiecony. Wskazano również nazwiska i numery telefonów osób do kontaktów z Zakładem.

(akta kontroli, str. 124-126)

W sierpniu 2019 r. Zakład wystąpił do GDDKiA O/Rz-ów z prośbą o zabezpieczenie DK84 – na dojeździe do przejścia granicznego w Krościenku – w przenośne toalety. W uzasadnieniu podano, że w związku ze zwiększonym natężeniem ruchu granicznego pojawiły się kolejki podróżnych, oczekujących na odprawę na DK84 przed przejściem granicznym w Krościenku, sięgające ok. 2 km. Podróżni, oczekujący na wjazd na teren przejścia granicznego od polskiej strony, nie mają zapewnionych podstawowych warunków higieniczno-sanitarnych.

W odpowiedzi, przekazanej w październiku 2019 r., GDDKiA O/Rz-ów podała, że celem poprawy warunków sanitarnych w otoczeniu DK84 – na dojeździe do DPG w Krościenku – w IV kwartale 2019 r. ustawione zostaną toalety przenośne, pomimo że, zgodnie z ustawą o utrzymaniu czystości w gminach, obowiązek ten należy do zadań własnych gmin.

W styczniu 2020 r. GDDKiA O/Rz-ów ustawiła przy DK84 – w obrębie przejścia granicznego w Krościenku – cztery przenośne toalety.

(akta kontroli, str. 127-130)

W październiku i grudniu 2019 r. Zakład wystąpił do Urzędu Miejskiego (UM) w Ustrzykach Dolnych z prośbą o zabezpieczenie DK84 – na odcinku stanowiącym dojazd do DPG w Krościenku – w toalety przenośne.

W odpowiedzi UM w Ustrzykach Dolnych podał m.in., że – w rejonie bezpośrednio przyległym do DPG w Krościenku – nie dysponuje własnymi działkami, na których możliwe byłoby ustawienie toalet, z bezpiecznym dostępem do korzystania. Toalety, które zabezpiecza GDDKiA, usytuowane są w pasie DK84, co do którego Gmina nie posiada żadnych praw, a działania inwestycyjne Gminy są możliwe tylko na własnych gruntach. Jednocześnie poinformował, że Gmina w lutym 2019 r. zwróciła się do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z propozycją docelowego rozwiązania problemu: przez budowę parkingu wraz z ciągami komunikacyjnymi i toaletami publicznymi na części działki, należącej do Skarbu Państwa i położonej w miejscowości Krościenko. Na złożoną propozycję Gmina nie otrzymała wiążących deklaracji ze strony Ministra. Ponadto, UM w Ustrzykach Dolnych poinformował, że – biorąc pod uwagę duży koszt takiej inwestycji, brak prawa do dysponowania niezbędnymi gruntami oraz brak wsparcia ze strony Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji – Gmina nie jest w stanie zrealizować samodzielnie wymienionego zadania. Mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów, Gmina nie podejmie działań zmierzających do ustawienia przenośnych toalet w pasie drogi. W ocenie Gminy, właściwym do ustawienia takich toalet jest zarządca drogi.

(akta kontroli, str. 131-133)

W lipcu 2020 r., w odpowiedzi na zapytanie Dyrektora Wydziału Infrastruktury PUW⁶ – dotyczące budowy i utrzymania parkingów buforowych usytuowanych w pobliżu drogowych przejść granicznych z uwzględnieniem już istniejących parkingów – Zakład⁷ wskazał, jako bezdyskusyjną, zasadność funkcjonowania takich parkingów przed przejściami granicznymi. W uzasadnieniu poruszono m.in. aspekty bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz problemy funkcjonowania społeczności lokalnej. Kolejka samochodów na drodze przed przejściem granicznym wiąże się z zakłóceniami ruchu oraz niebezpieczeństwem wystąpienia zdarzeń drogowych, z udziałem innych pojazdów jak również pojazdów oczekujących na odprawę. Brak infrastruktury do postoju samochodów ciężarowych powoduje istotną degradację dróg i poboczy oraz utrudnienia dla mieszkańców przygranicznych miejscowości. W zakresie utrzymania parkingów buforowych wskazano m.in., że przejęcie obsługi takich parkingów przez Wojewodę wymaga przyjęcia rozwiązań prawnych, umożliwiających ich finansowanie. Parkingi buforowe i znajdująca się na nich infrastruktura, w tym system kolejkowy i toalety, są oddalone od granicy państwa i nie są objęte zasięgiem terytorialnym przejścia granicznego, na którym Zakład – w imieniu Wojewody – może wykonywać swoje zadania. Ponadto wskazano, że przejęcie – przez Zakład – nadzoru nad systemem kolejkowym utrudnia lokalizacja serwera sterującego urządzeniami (w siedzibie GDDKiA O/Rz-ów), co znacznie skomplikowałoby kontrolę nad jego stanem oraz opóźniałoby reakcje w przypadku ewentualnych awarii.

(akta kontroli, str. 134-139)

W kwietniu 2021 r. Dyrektor Wydziału Infrastruktury PUW wystąpił⁸ m.in. do Zakładu z prośbą o wskazanie czynników generujących kolejki samochodów ciężarowych, oczekujących na odprawę celną przed DPG w Korczowej na DK94 w miejscowości Korczowa, oraz o wskazanie propozycji rozwiązania przedmiotowego problemu lub usprawnienia już funkcjonującego systemu buforowania pojazdów ciężarowych. Prośba ta była poprzedzona pismem Radnego Gminy Radymno z dnia 31 marca 2021 r., skierowanym do Wojewody, z prośbą o podjęcie interwencji w sprawie wyeliminowania trudności dla mieszkańców miejscowości Korczowa, wynikających

⁶ Pismo nr I-I.672.21.2020 z dnia 20 lipca 2020 r.

⁷ Pismo nr DAE-015/I/3/20 z dnia 21 lipca 2020 r.

⁸ Pismo nr I-I.672.19.2021 z dnia 23 kwietnia 2021 r.

z kolejki pojazdów ciężarowych oczekujących na DK94 na odprawę celną przed DPG w Korczowej. W piśmie tym wskazano m.in., że: uruchomiony system buforowania pojazdów ciężarowych przed DPG w Korczowej w żaden sposób nie wpłynął na poprawę warunków bezpieczeństwa na DK94 w miejscowości Korczowa. Kolejki pojazdów nadal ustawiają się do odprawy celnej wzdłuż drogi, stwarzając niebezpieczeństwo dla uczestników ruchu. Kierowcy pojazdów ciężarowych nie stosują się do przepisów ruchu drogowego, ustawiają swoje pojazdy na zjazdach do posesji, w bliskiej odległości od skrzyżowań, uniemożliwiając bezpieczny wjazd na drogę innym uczestnikom ruchu. Jako kolejny aspekt, związany z kolejką pojazdów ciężarowych, wskazano warunki sanitarne. Jak podano, kierowcy pojazdów ciężarowych – ze względu na brak toalet – załatwiają swoje potrzeby fizjologiczne w pobliskim lesie lub w przydrożnym rowie. Duża ilość odpadów komunalnych, pozostawionych przez kierowców w pasie drogowym, nie jest sukcesywnie zbierana, co wpływa w znacznym stopniu nie tylko na estetykę ale i na lokalne środowisko. Podano również, że niezrozumiałym dla mieszkańców jest też fakt, że pojazdy oczekujące na MOP Hruszowice po wywołaniu przez system nie kierują się bezpośrednio autostradą A4 do przejścia, ale zjeżdżają na DK94 i tam oczekują w kolejce na odprawę.

W odpowiedzi⁹ Zakład podał, że obserwacja sytuacji na drodze prowadzącej do granicy państwa w pełni potwierdza zjawiska, opisane w przywołanym piśmie. System buforowy, w przypadku pełnego obłożenia parkingu na MOP Hruszowice, kieruje pojazdy na DK94 do Korczowej nawet w sytuacji, gdy parking w Młynach jest zajęty. W ocenie Zakładu, nadwyżka pojazdów powinna zostać przekierowana na trzykilometrowy, betonowy odcinek A4, przystosowany i pierwotnie przeznaczony do postoju samochodów ciężarowych. Miejsce to jest bezpieczniejsze i nie ulega dewastacji tak, jak to ma miejsce na DK94. W miejscowości Korczowa dochodzi do sytuacji, kiedy kolejka samochodów ciężarowych ustawia się przy obu krawężniach jezdni, wbrew obowiązującym przepisom ruchu drogowego, tworząc zawężony przejazd, który jest ewidentnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa kierowców i pieszych. W opinii Zakładu, należy zwrócić uwagę na działanie systemu w obrębie parkingu buforowego, który jest nieefektywny. Istotnym elementem, powodującym utrudnienia na drodze jest fakt, że często pomimo widocznych wolnych miejsc, sygnalizowany jest ich brak. Prawdopodobnie jest to efekt niedoskonałości systemu i możliwości nieuprawnionego poboru biletów, które następnie przekazywane są kierowcom dojeżdżającym później.

Zakład nie posiadał wiedzy o sposobie załatwienia ww. prośby o interwencję, skierowanej do Wojewody.

W informacji Zastępcy Dyrektora GDDKiA O/Rz-ów podał m.in., że: kolejki pojazdów ciężarowych na DK94 w miejscowości Korczowa spowodowane są głównie przez kierowców, którzy nie respektują obowiązku rejestracji pojazdów w systemie buforowania, którego zadaniem jest porządkowanie ruchu pojazdów udających się na odprawę. Rejestracji pojazdów w systemie może dokonać wyłącznie kierowca, którego pojazd znajduje się na parkingu. Pojazdy z parkingów buforowych wypuszczane są w takiej ilości, aby mieściły się na drodze dojazdowej do przejścia granicznego. W celu eliminacji postoju samochodów ciężarowych w miejscowości Korczowa została zmieniona organizacja ruchu, w ramach której na tym odcinku drogi wprowadzono zakaz zatrzymywania i postoju. W związku z nieprzestrzeganiem przez kierowców wprowadzonej organizacji ruchu, wystąpiono do Policji o objęcie przedmiotowego odcinka drogi szczególnym nadzorem.

(akta kontroli, str. 232-235)

⁹ Pismo nr Zi-015/11/2021

W oświadczeniu w ww. sprawie Dyrektor Zakładu podał m.in., że: rolą Zakładu w przypadkach incydentów, mających miejsce poza zasięgiem przejścia granicznego, związanych z parkowaniem pojazdów ciężarowych oczekujących na odprawę graniczną, jest jedynie wyrażanie opinii do organu nadzorującego, co wynika ze Statutu Zakładu. Rozwiązywanie problemów odbywało się na poziomie PUW i GDDKiA. Przedstawiciele Zakładu nie uczestniczyli w spotkaniach dotyczących rozwiązania problemów kolejek samochodów ciężarowych. W ocenie Dyrektora Zakładu, wnioski i opinie kierowane do Wydziału Infrastruktury PUW w ww. zakresie przyniosły pożądany efekt. GDDKiA usprawniła system buforowania pojazdów, ponadto na odcinku drogi krajowej przed granicą państwa zostały zamontowane znaki zakazujące zatrzymywania się pojazdów, co znacznie zmniejszyło kolejki na DK94.

(akta kontroli, str. 140-146)

Drogami dojazdowymi do DPG były: autostrada, drogi krajowe i drogi wojewódzkie. Do poszczególnych DPG prowadziły:

- Korczowa – Krakowiec – autostrada A4 i DK94,
- Medyka – Szeginie – DK28,
- Krościenko – Smolnica – DK84,
- Budomierz – Hruszów – droga wojewódzka nr 866.

Do budowanego DPG Malhowice – Niżankowice prowadziła droga wojewódzka nr 885.

W informacji GDDKiA O/Rz-ów, zarządzającej drogami dojazdowymi do DPG w Korczowej, Medyce i Krościenku, podano m.in., że: GDDKiA O/Rz-ów nie współpracował z Zakładem w sprawach dotyczących dróg dojazdowych do przejść granicznych. Podano również, że w latach 2015-2021 nie wystąpiły sprawy – związane z wykorzystaniem dróg danej kategorii w ruchu granicznym, wymagające interwencji GDDKiA, w szczególności problemy powstające w strefie oczekiwania na wjazd do przejść granicznych – w których stroną byłby Zakład.

Z informacji Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie (PZDW), zarządzającego drogą dojazdową do DPG w Budomierzu wynika m.in., że PZDW współpracował z Zakładem w zakresie budowy bramownicy z sygnalizacją świetlną zlokalizowaną przed przejściem granicznym. Współpraca polegała na konsultowaniu zakresu robót. W odniesieniu do problemów powstających w strefie oczekiwania na wjazd do przejścia granicznego podano, że w związku z przypadkami zaśmiecania pasa drogowego przez oczekujących na dojeździe do przejścia granicznego, PZDW zorganizował sprzątanie pasa drogowego ze śmieci wraz z opróżnianiem koszy, które odbywa się dwa razy w tygodniu. W związku z bardzo dużym ruchem granicznym w okresie Świąt Bożego Narodzenia – i związanymi z nim utrudnieniami w ruchu drogowym dla miejscowej ludności – oraz dodatkowymi potrzebami w zakresie zabezpieczenia sanitarnego, PZDW współpracował z Gminą Lubaczów, w zakresie ustawienia dodatkowych koszy i sanitariatów.

(akta kontroli, str. 147-154)

W wyniku oględzin¹⁰ drogi wojewódzkiej nr 866 będącej drogą dojazdową do DPG Budomierz – Hruszów oraz drogi wojewódzkiej nr 885 będącej drogą dojazdową do budowanego DPG Malhowice – Niżankowice stwierdzono, że:

Droga nr 866 na odcinku, na którym tworzą się kolejki pojazdów oczekujących na wjazd na przejście graniczne, tj. ok. 1,7 km¹¹ od przejścia granicznego, miała dwa pasy ruchu o łącznej szerokości ok. 7 m, a w odległości ok. 1,2 km od przejścia trzy

¹⁰ Przeprowadzonych w dniach 19 i 23 listopada 2021 r. na podstawie art. 39 ust. 2a ustawy o NIK

¹¹ Długość odcinka drogi ustalona na podstawie informacji udzielonych w trakcie oględzin przez przedstawiciela PZDW i ZOPG

pasy ruchu o szerokości ok. 10,5 m. Teren przylegający do drogi nie był zabudowany. Droga posiadała wymagane oznakowanie pionowe i poziome, w tym m. in. oznakowanie związane z organizacją dojazdu do przejścia granicznego oraz przewidywaną organizacją ruchu na samym przejściu. Stan oznakowania był dobry. W pasie drogi w odległości ok. 1 km i 500 m od przejścia granicznego umieszczono tablice informujące o przeznaczeniu poszczególnych pasów ruchu (autokary, samochody osobowe, TAX FREE). Bezpośrednio przed wjazdem na teren przejścia granicznego tablice informacyjne o przeznaczeniu poszczególnych pasów ruchu umieszczone były na bramownicy. Dodatkowo przed przejściem umieszczona była tablica o treści „Rzeczpospolita Polska Przejście Graniczne Budomierz”. Na poboczu drogi na długości ok. 1 km od terenu przejścia granicznego ustawionych było 10 koszy na śmieci w odstępach co ok. 100 m. Kosze były opróżnione i znajdowały się w dobrym stanie technicznym i higienicznym. Stan higieniczny pasa drogi na odcinku objętym oględzinami był dobry, nie stwierdzono odpadów na drodze i w rowach przydrożnych. Podróżni, oczekujący na odprawę, mieli możliwość skorzystania z – oddalonego o ok. 1,7 km od przejścia granicznego – całodobowego parkingu prowadzonego przez Gminę Lubaczów, w skład którego wchodziły obiekty handlowe i gastronomiczne oraz ogólnodostępne toalety. Stan techniczny i higieniczny obiektów był dobry. Do dyspozycji podróżnych oczekujących na odprawę były również ogólnodostępne toalety usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia granicznego, do których dostęp był możliwy bez konieczności wchodzenia na teren przejścia. Stan techniczny i higieniczny toalet był dobry.

Droga nr 885, prowadząca do budowanego DPG w Malhowicach – na odcinku, na którym mogą tworzyć się kolejki pojazdów oczekujących na wjazd na przejście – miała szerokość 17,5 m i dzieliła się na pięć pasów ruchu po 3,5 m każdy, w tym: trzy pasy ruchu po prawej stronie w kierunku do przejścia granicznego, jeden pas wewnętrzny dla lewoskrętu (do miejscowości Malhowice) oraz jeden pas wyjazdowy z przejścia granicznego. Droga miała nawierzchnię bitumiczną, była w dobrym stanie (zgodnie z czterostopniową skalą¹²), przebiegała przez teren niezabudowany. Na odcinkach krawędzi drogi usytuowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci bariery drogowej stalowej. Na końcu drogi posadowiony był znak B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) z tabliczką „nie dotyczy pojazdów budowy”, za którym znajdował się plac budowy z widocznymi śladami prowadzonych robót ziemnych.

(akta kontroli, str. 155-161, 208-231)

Dokonano oględzin¹³ odcinków autostrady A4 i drogi krajowej nr 94, będących drogami dojazdowymi do DPG Korczowa – Krakowiec.

Stwierdzono, że długość odcinka A4, na którym tworzyły się kolejki pojazdów osobowych oczekujących na wjazd na przejście graniczne, wynosiła¹⁴ ok. 2,5 km. Na tym odcinku A4 – w kierunku do przejścia granicznego – dzieliła się na trzy pasy

¹² W zależności od natężenia oraz skali uszkodzeń, poszczególne nawierzchnie oceniane są wg czterostopniowej skali:

1) **dobry** - występuje nie więcej niż trzy rodzaje uszkodzeń, a ich natężenie oraz stopień szkodliwości jest bardzo mały. Odczuwalny jest komfort w czasie jazdy.

2) **zadowalający** - występują pojedyncze uszkodzenia, których natężenie oraz skala szkodliwości jest mała. Oznacza to, że natężenie uszkodzenia jest mniejsze niż 10% nawierzchni. Poza nielicznymi nierównościami zachowany jest komfort w czasie jazdy.

3) **niezadowalający** - występuje wiele uszkodzeń, których natężenie oraz skala szkodliwości jest średnia. Oznacza to, że natężenie uszkodzenia mieści się w przedziale 10-50% nawierzchni. Z powodu licznych nierówności nie zachowany jest komfort w czasie jazdy.

4) **zły** - występuje wiele rodzajów uszkodzeń, większość z nich występuje w natężeniu oraz skali dużej oznacza to, że natężenie uszkodzeń jest większe niż 50% nawierzchni. Odczuwalny jest dyskomfort w czasie jazdy.

¹³ Przeprowadzonych w dniu 25 listopada 2021 r.

¹⁴ Co ustalono na podstawie położenia znaku A33 – zator drogowy oraz ustnych informacji udzielonych w trakcie oględzin przez: przedstawiciela Zakładu oraz przedstawiciela GDDKiA.

ruchu, po 3,75 m szerokości każdy (razem 11,25 m) oraz pas awaryjny o szerokości 3 m. Droga miała nawierzchnię betonową, była w stanie dobrym. Przy drodze były umiejscowione m.in. znaki dotyczące organizacji dojazdu do przejścia granicznego oraz przewidywanej organizacji ruchu na samym przejściu. Oznakowanie w badanej strefie ustawione było w sposób czytelny i logiczny. Znaki odpowiadały wzorom, określonym w rozporządzeniu Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych*¹⁵ (dalej rozporządzenie). Na krawędzi pasa awaryjnego badanego odcinka A4 umieszczono urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w postaci bariery drogowej stalowej, były również rozlokowane, w odpowiedniej ilości, kosze na odpady. Kosze były opróżnione i znajdowały się w dobrym stanie technicznym i higienicznym.

W odległości ok. 150 m od wjazdu na przejście graniczne, ustawione były cztery przenośne toalety, wyposażone m.in. w zbiornik wody i ręczniki papierowe, które zapewniały podstawowe warunki higieniczno-sanitarne. Na badanym odcinku drogi nie występowały miejsca (urządzenia), przeznaczone do odpoczynku dla podróżnych przekraczających granicę państwa; nie było także parkingów.

Dla dojeżdżających do DPG w Korczowej pojazdów ciężarowych, tak autostradą A4 jak i DK94, istniała konieczność „korzystania” z jednego z parkingów buforowych, umiejscowionych zarówno przy DK94 oraz przy A4. Na tych parkingach odbywała się obowiązkowa rejestracja pojazdów ciężarowych w „systemie buforowania wraz z elementami systemu zarządzania ruchem na przejściu granicznym PL/UA w miejscowości Korczowa oraz na odcinkach dojazdowych autostrady A4 i DK94 do przejścia granicznego”. Każdy kierowca pojazdu ciężarowego, jadący w kierunku przejścia granicznego PL/UA w Korczowej i przewożący towary do oclenia, miał obowiązek zjechać na jeden z dwóch wyznaczonych parkingów: MOP¹⁶ Hruszowice przy A4 lub w Młynach przy DK94. Istniejąca organizacja ruchu na DPG w Korczowej zakładała prowadzenie ruchu pojazdów po A4 do węzła „Korczowa”¹⁷, a następnie DK94 do drogi dojazdowej do przejścia granicznego.

System buforowania pojazdów ciężarowych (SBPC) utrzymywany był przez GDDKiA O/Rz-ów. System miał za zadanie niedopuszczanie do tworzenia się, na DK94, kolejek pojazdów ciężarowych oczekujących na odprawę graniczną. Działał on następująco: po zaparkowaniu na jednym z parkingów (MOP Hruszowice lub parking w Młynach), kierowca powinien udać się do biletomatu w celu pobrania biletu¹⁸. Pobranie biletu jest jednoznaczne z rejestracją pojazdu w kolejce oczekujących na wjazd na przejście graniczne. Wybór jednego z parkingów nie wpływał w żaden sposób na miejsce w kolejce – ważny był czas pobrania biletu. Następnie, kierowca winien obserwować tablice, umieszczone na obydwu parkingach, które wyświetlały numery pojazdów oczekujących w kolejce oraz przewidywany czas wyjazdu z parkingu. Informacje o kolejce pojazdów do wyjazdu w kierunku przejścia granicznego podawane były także na kanale 19 CB. W chwili, gdy System wzywał kierowcę do wyjazdu, ten miał 15 minut na opuszczenie parkingu. Jeżeli w tym czasie kierowca nie zdążył wyjechać z parkingu, bilet tracił ważność, a kierowca musiał pobrać nowy bilet. Po opuszczeniu parkingu kierowca udawał się w stronę odprawy celnej, gdzie na rondzie za wiaduktem przy DD60¹⁹ umieszczone były dwa szlabany weryfikujące pojazdy²⁰. Jeżeli kierowca był uprawniony do wjazdu, czyli: posiadał swój bilet, wyjechał z parkingu

¹⁵ Dz. U. z 2013 r., poz. 890.

¹⁶ Miejsce Obsługi Podróżnych.

¹⁷ Oddanego do ruchu 18 czerwca 2014 r.

¹⁸ Na którym wydrukowany będzie: numer rezerwacji, numer rejestracyjny pojazdu oraz czas oczekiwania na ewakuację do strefy oczekiwania.

¹⁹ Droga Dojazdowa nr 60

²⁰ to strefa autoryzacji, której podlegały wyłącznie pojazdy ciężarowe

w wyznaczonym czasie, miał czytelną tablicę rejestracyjną, to otwierał się jeden szlaban, później kolejny i kierowca udawał się na odprawę graniczną.

Jeżeli kierowca nie spełniał wymagań, tzn. np. nie pobrał biletu, wyjechał z parkingu zbyt wcześnie lub zbyt późno – szlaban pierwszy otwierał się, ale na tablicy świetlnej pokazywał się komunikat nakazujący kierowcy zawrócić na parking w celu pobrania biletu i oczekiwać na swoją kolej (drugi szlaban pozostawał zamknięty).

Do buforowania kolejki wykorzystywane były parkingi zlokalizowane na terenie MOP Hruszowice w ciągu A4 oraz w miejscowości Młyny w ciągu DK94.

Na odcinku A4 przed węzłem „Korczowa”:

- nie tworzyły się kolejki²¹ pojazdów ciężarowych oczekujących na wjazd na przejście graniczne,
- droga dzieliła się na dwa pasy ruchu po 3,75 m szerokości każdy (razem 7,5 m) oraz pas awaryjny o szerokości 3,0 m,
- droga miała nawierzchnię bitumiczną, była w stanie dobrym (zgodnie z 4 stopniową skalą).

Przed przejściem granicznym były umiejscowione m.in. znaki dotyczące organizacji dojazdu do przejścia granicznego oraz przewidywanej organizacji ruchu na samym przejściu, które ustawione były w sposób czytelny i logiczny oraz odpowiadały wzorom znaków określonych w rozporządzeniu.

Parking w ciągu A4 (MOP Hruszowice).

Parking umiejscowiony był przy A4, w odległości ok. 7 km przed wjazdem na DPG w Korczowej, na terenie MOP Hruszowice. Bezpośrednio przed wjazdem na parking, była tablica zawierająca schemat organizacyjny parkingu, z przeznaczeniem stanowisk do parkowania według rodzajów pojazdów (osobowe, ciężarowe, autokary). Na obszarze MOP Hruszowice, znajdował się ogrzewany budynek, w którym zorganizowano zespół sanitariatów, w tym:

- a) toalety damskie – 13 stanowisk, umywalki z zimną i ciepłą wodą – 10,
 - b) toalety męskie – 10 stanowisk, pisuary – 10, umywalki z zimną i ciepłą wodą – 10.
- Ponadto w budynku tym znajdowały się: toaleta dla osób niepełnosprawnych, pomieszczenie dla matki z dzieckiem oraz pomieszczenie prysznicowe z trzema kabinami, z bezpośrednim dostępem do toalet. Sanitariaty były czyste.

Pojemność parkingowa MOP-u przewidywała: 104 stanowiska dla samochodów osobowych, 180 stanowisk dla samochodów ciężarowych, pięć stanowisk dla autokarów, trzy stanowiska dla osób niepełnosprawnych.

Na obszarze MOP-u znajdowały się liczne wiaty piknikowe, ławki wypoczynkowe, kosze na śmieci (które były opróżnione i znajdowały się w dobrym stanie technicznym i higienicznym), lampy oświetlające plac po zmierzchu oraz jeden automat (dystrybutor) batonów/wafli czekoladowych oraz zimnych/ciepłych napojów.

Parking w miejscowości Młyny w ciągu DK94

Parking umiejscowiony jest przy DK94, w odległości ok. 6,5 km przed wjazdem na DPG w Korczowej. Oznakowanie dojazdu do parkingu ustawione było w sposób czytelny i logiczny. Znaki powyższe odpowiadały wzorom znaków określonych w rozporządzeniu. Przy wjeździe na parking posadowiona była tablica zawierająca sekwencję następujących informacji: „zaparkuj → pobierz bilet → CB kanał 19 PL → obserwuj tablice świetlne”. Na obszarze parkingu znajdowało się siedem przenośnych toalet oraz jedna przenośna toaleta przeznaczona dla osób niepełnosprawnych. Pojemność parkingu obejmowała: 40 stanowisk dla samochodów osobowych (w tym cztery stanowiska dla osób niepełnosprawnych)

²¹ Co ustalono na podstawie ustnych informacji, udzielonych w trakcie oględzin przez: przedstawiciela Zakładu – oraz przedstawiciela GDDKiA.

oraz 70 stanowisk dla samochodów ciężarowych. Na obszarze parkingu znajdowały się liczne ławki wypoczynkowe, stoły, kosze na odpady (które w czasie oględzin były opróżnione), cztery czerpaki (krany) do poboru wody oraz lampy oświetlające plac po zmierzchu.

Droga dojazdowa do przejścia granicznego DD60 (łącznik z parkingów buforowych, tj. z MOP Hruszowice w ciągu A4 i z parkingu w Młynach w ciągu DK 94).

Droga dojazdowa DD 60 do przejścia granicznego²², mierzyła ok. 1090 m i dzieliła się na dwa²³ pasy ruchu po 3,75 m szerokości każdy (razem 7,5 m). Droga miała nawierzchnię bitumiczną, była w stanie dobrym. Utwardzone pobocze drogi miało od 1,7 m do 2,2 m szerokości. Zapewniała ona 60 miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych. Oznakowanie DD60 (w zakresie dotyczącym organizacji dojazdu do przejścia granicznego oraz przewidywaną organizacją ruchu na samym przejściu) ustawione było w sposób czytelny i logiczny. Znaki powyższe odpowiadały wzorom określonych w rozporządzeniu. Na poboczu drogi były ustawione, w odpowiedniej ilości, kosze na odpady (w czasie oględzin były opróżnione) oraz dwie przenośne toalety.

(akta kontroli, str. 177-207)

Oględziny²⁴ DK28, stanowiącej drogę dojazdową do DPG Medyka – Szeginie wykazały, że na odcinku od Przemyśla do przejścia granicznego w Medyce była ona w trakcie przebudowy. Na odcinku, na którym tworzą się kolejki samochodów oczekujących na odprawę (w szczególności samochodów ciężarowych), tj. ok. 3 km²⁵ od przejścia granicznego, droga miała dwa pasy ruchu o łącznej szerokości ok. 7 m. Docelowo, po zakończeniu remontu, na tym odcinku drogi ruch będzie odbywał się na trzech pasach o szerokości ok. 10,5 m. W odległości ok. 500 m od terenu przejścia droga dojazdowa rozszerzała się do pięciu pasów o łącznej szerokości ok. 17,5 m. Na poboczu drogi, na długości ok. 500 m od terenu przejścia ustawione były 32 kosze na śmieci i trzy przenośne toalety. Kosze i toalety były opróżnione i znajdowały się w dobrym stanie technicznym i sanitarnym. Droga nie posiadała stałego oznakowania, nie stwierdzono również obiektów wypoczynkowych przeznaczonych dla podróżnych. Nie było również parkingów dla pojazdów oczekujących na odprawę.

(akta kontroli, str. 162-165)

W informacji Zastępcy Dyrektora GDDKiA O/Rz-ów podał m.in., że: *w ramach prowadzonych prac związanych z przebudową DK28 nie jest planowana budowa nowych parkingów oraz obiektów wypoczynkowych dla kierowców. Oddział w Rzeszowie zgłosił do centrali potrzebę budowy parkingu buforowego, który powinien być połączony z terminalem odpraw i zarządzany oraz utrzymywany przez administratora przejścia granicznego. Decyzja o realizacji przedmiotowego zadania nie została podjęta. Obsługa ruchu kołowego na odcinku dojazdowym do DPG w Medyce sprowadza się do utrzymania czystości pasa drogowego, oczyszczania toalet oraz opróżniania koszy na śmieci.*

(akta kontroli, str. 232-235)

W wyniku oględzin²⁶ odcinka DK84 o długości ok. 2 km, na którym tworzą się kolejki pojazdów oczekujących na wjazd na DPG w Krościenku, stwierdzono, że dzieliła się ona na:

²² To tzw. „strefa oczekiwania” na wjazd na DPG w Korczowej.

²³ Trzeci pas ruchu o szerokości 3,75 m, zorganizowany był dla kierunku „wyjazd” z przejścia granicznego.

²⁴ Przeprowadzone a dniu 19 listopada 2021 r.

²⁵ Długość odcinka drogi ustalona na podstawie ustnych informacji udzielonych w trakcie oględzin przez przedstawiciela GDDKiA i ZOPG

²⁶ Przeprowadzonych w dniu 23 listopada 2021 r.

- jeden pas ruchu, w odległości od 2 km do 1,0 km od DPG w Krościenku, o szerokości ok. 3,25 m oraz
- dwa pasy ruchu²⁷, w odległości od 1 km do miejsca wjazdu na DPG w Krościenku, z których każdy miał po ok. 3,25 m szerokości (razem ok. 6,5 m).

Droga miała nawierzchnię bitumiczną, była w stanie zadowalającym, przebiegała przez teren niezabudowany. Pobocza gruntowe były w stanie dobrym.

Oznakowanie drogi (w zakresie dotyczącym organizacji dojazdu do przejścia granicznego oraz przewidywaną organizacją ruchu na samym przejściu) ustawione było w sposób czytelny i logiczny. Znaki powyższe odpowiadały wzorom określonym w rozporządzeniu. Na odcinkach krawędzi drogi umiejscowiono urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci bariery drogowej stalowej²⁸.

Na poboczu drogi, na długości ok. 800 m od DPG w Krościenku do miejsca wjazdu na przejście graniczne, rozlokowanych było 11 koszy na odpady. Kosze na odpady były opróżnione. W odległości ok. 100 m od wjazdu na przejście graniczne, ustawione były cztery przenośne toalety, wyposażone m.in. w zbiornik wody i ręczniki papierowe. Toalety były brudne, zanieczyszczone i nie zapewniały podstawowych warunków higieniczno-sanitarnych. Pas drogi był w dobrym stanie higienicznym, nie stwierdzono odpadów na drodze. W pasie badanego odcinka drogi nie występowały miejsca (urządzenia) przeznaczone do odpoczynku dla podróżnych przekraczających granicę państwa oraz nie było parkingów.

(akta kontroli, str. 166-176)

W informacji Zastępca Dyrektora GDDKiA O/Rz-ów podał m.in., że: *utrzymanie toalet (ustawienie i czyszczenie) zostało zlecone Wykonawcy robót utrzymaniowych. Zlecenie obejmuje dwukrotne opróżnianie i oczyszczenie toalet w ciągu tygodnia (wtorek i piątek). Nadzór nad prawidłową realizacją zlecenia sprawuje Służba Liniowa Obwodu Drogowego w Lesku. Z obserwacji wynika, że żadna częstotliwość czyszczenia toalet nie jest w stanie zagwarantować ich czystości dla każdego z podróżnych, co wynika ze złego sposobu korzystania z tych urządzeń. W przygotowanym przez Oddział w Rzeszowie programie inwestycyjnym przebudowy DK84 zaplanowano budowę dodatkowych miejsc parkingowych przed przejściem granicznym. Rozbudowa drogi przewiduje również wydłużenie odcinka o dwóch pasach dla pojazdów oczekujących na odprawę. Ze względu na geometrię drogi i jej położenie brak jest innej możliwości jej rozbudowy. Decyzje o realizacji inwestycji zapadają na szczeblu centralnym.*

(akta kontroli, str. 232-235)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Zakład podejmował działania na rzecz dostosowania przygranicznej infrastruktury drogowej do potrzeb ruchu granicznego w ramach posiadanych możliwości, wynikających ze Statutu jednostki. Przejawem tej działalności były, między innymi, analizy dotyczące stanu infrastruktury przygranicznej, prowadzone w celu dostosowania jej do natężenia ruchu odbywającego się przed przejściami granicznymi oraz kierowanie wniosków i opinii do organu nadzorującego oraz do zarządców dróg dojazdowych do DPG.

²⁷ Oznaczone znakiem pionowym F-15 – niesymetryczny podział jezdni dla przeciwnych kierunków ruchu.

²⁸ Urządzenia BRD przerywane były m.in. z powodu krzyżowania się drogi z torami kolejowymi.

IV. Wnioski

Wnioski W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków pokontrolnych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 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 Rzeszowie.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Rzeszów, dnia 10 stycznia 2022 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Kontrolerzy
Marek Wójtowicz
Główny specjalista k.p.

/-/

Dyrektor
Wiesław Motyka

/-/

Wilhelm Dmytrów
Główny specjalista k.p.

/-/