



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Olsztynie

LOL.410.007.03.2015

P/15/033

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Olsztynie
ul. Artyleryjska 3e, 10-165 Olsztyn
T +48 89 678 82 00, F +48 89 678 82 30
lol@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-69, 10-950 Olsztyn

I. Dane identyfikacyjne kontroli

<i>Numer i tytuł kontroli</i>	P/15/033 – Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową.
<i>Jednostka przeprowadzająca kontrolę</i>	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie.
<i>Kontrolerzy</i>	Hubert Sikorski - starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93947 z 20 marca 2015 r. Edward Odojewski - główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94957 z 21 kwietnia 2015 r.
<i>Jednostka kontrolowana</i>	Powiatowy Zarząd Dróg w Olecku (dalej: „PZD” lub „Zarząd”), ul. Wojska Polskiego 12, 19–400 Olecko.
<i>Kierownik jednostki kontrolowanej</i>	Dariusz Kozłowski – Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Olecku (zwany dalej „Dyrektorem”)

(dowód: akta kontroli str.1-5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie niepodejmowanie przez Zarząd w latach 2014-2015 (I kwartał) wystarczających działań mających na celu poprawę stanu technicznego obiektów mostowych, gdyż spośród 22 (62,8 % z ogólnej liczby 35 mostów), które w ostatniej przeprowadzonej 5-cio letniej kontroli budowlanej otrzymały ocenę poniżej „3” (stan poniżej niepokojącego), tylko 5 z nich zostało zakwalifikowanych do remontu i ujętych w wieloletnim planie inwestycyjnym na lata 2012-2022. Odnotowania przy tym wymaga, że od 2010 r. tylko jeden z nich w miejscowości Babki Gąseckie objęty został (w 2014 r.) planowanym wcześniej remontem i przebudowano go na przepust, a drugi w miejscowości Starosty wyremontowano w 2012 r. z powodu poważnej awarii.

Kontrole stanu technicznego w 2013 r. wykazały, że aż 20 mostów (57%) zarządzanych przez PZD było w stanie poniżej niepokojącego. Pomimo złego stanu technicznego obiektów mostowych, Zarząd sporadycznie tylko wykonywał zalecenia wynikające z okresowych kontroli budowlanych, ograniczając się głównie do usuwania pojawiających się awarii i bieżącego utrzymania, więc ich stan techniczny nie uległ poprawie, co potwierdziły kontrole budowlane z 2014 r. oraz oględziny przeprowadzone przez kontrolera NIK w maju 2015 r.

Nieprawidłowo prowadzone były księgi rachunkowe Zarządu, ponieważ żaden z 34 obiektów mostowych (wg stanu na koniec 2014 r.) nie został ujęty w ewidencji środków trwałych.

Ponadto, Zarząd nie udostępnił w latach 2010-2014 zarządcy dróg wojewódzkich map techniczno-eksploatacyjnych dróg powiatowych, a w 2015 r. przekazał je z opóźnieniem w stosunku do obowiązującego terminu.

Pozytywnie natomiast należy ocenić regularne organizowanie wymaganych prawem okresowych kontroli budowlanych mostów.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Działania planistyczne w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów.

Opis stanu faktycznego

1.1. Kierunki działań związanych z rozwojem układu komunikacyjnego określono w „Strategii Powiatu Oleckiego na lata 2003-2015”, („Strategia”), przyjętej uchwałą Rady Powiatu Oleckiego („Rada Powiatu”) z 24 kwietnia 2003 r. Wskazywała ona m.in. na potrzebę realizacji inwestycji drogowych, racjonalnej organizacji ruchu, poprawy bezpieczeństwa na drogach i poziomu ich utrzymania, w tym obiektów inżynierskich. Do Strategii załączono opracowany przez PZD harmonogram zadań inwestycyjnych na sieci dróg powiatowych powiatu oleckiego. Spośród 23 określonych w nim zadań, na lata 2014 i 2015 przewidziano modernizację lub remont 7 dróg powiatowych za kwotę 11,6 mln zł. W Strategii nie ujęto potrzeb inwestycyjnych i remontowych drogowych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 6-11, 22, 35)

Według stanu na koniec I kwartału 2015 r., spośród 7 inwestycji ujętych w tej Strategii, których zakończenie realizacji planowano w okresie objętym kontrolą, wykonano 5 zadań o wartości 11,6 mln zł, z uwzględnieniem 1 obiektu mostowego.

Z wyjaśnień Dyrektora PZD wynikało, że powodem niepodjęcia realizacji 2 zadań, tj. odnowy nawierzchni dróg na odcinkach Zawady Oleckie – Sokółki (3 650 m) i Sulejki – Krzywe (1 100 m), o łącznej wartości szacunkowej 2,3 mln. zł, było przesunięcie ich realizacji na dalsze lata. W okresie objętym kontrolą wykonano natomiast tylko niezbędne roboty przygotowawcze, remontowe i odwodnieniowe.

(dowód: akta kontroli str. 12, 39-42)

1.2. W wyniku analizy potrzeb inwestycyjnych i kierunków działań określonych w ww. Strategii, uchwałą Rady Powiatu z 26 września 2012 r. przyjęto wieloletni plan inwestycyjny (WPI) w zakresie powiatowej infrastruktury drogowej w latach 2012-2022. Zawierał on plan finansowania budowy, przebudowy i remontu dróg, o którym mowa w art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹ („u.o.d.p.”). Przyjęcie planu poprzedzono uzgodnieniami z poszczególnymi gminami powiatu oleckiego dotyczącymi finansowania i realizacji zadań drogowo-mostowych, a następnie po jego uchwaleniu w 2012 r., przekazano tymże gminom 28 września 2012 r. Do dnia zakończenia kontroli NIK plan nie był aktualizowany.

¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 460

W planie ujęto realizację w latach 2014-2015 szesnastu inwestycji o łącznej wartości 25,7 mln zł, w tym budowę 7 dróg i ulic o wartości 16,8 mln zł, przebudowę 7 dróg za 8,8 mln zł i odnowę nawierzchni dwóch dróg za 140 tys. zł.

WPI nie zawierał zadań inwestycyjnych dotyczących wyłącznie mostów lub przepustów. Siedem spośród planowanych do realizacji w latach 2015–2022 zadań drogowych obejmuje także 8 obiektów mostowych (w tym 4, które otrzymały ocenę od „1” do poniżej „3” podczas 5-cio letniej kontroli budowlanej przeprowadzonej w 2010 r.) i 5 przepustów podlegających ewidencji. Szczegółowy zakres robót na tych obiektach zostanie określony po wykonaniu dokumentacji technicznej.

Odnotować należy również, że na lata 2012-2014 w WPI ujęto przebudowę jednego mostu na przepust w miejscowości Babki Gąseckie, jako część przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 1907N.

(dowód: akta kontroli str. 13-22,117-125)

W okresie 2010-2014, w ramach realizacji Strategii i WPI:

- zakończono realizację (z udziałem środków zewnętrznych: TFOGR, RPO, NPPDL)² 15 zadań o wartości 29,1 mln. zł, w tym budowę 3 dróg o wartości 4,7 mln. zł i przebudowę 12 za 24,3 mln. zł,
- przebudowano w 2014 r. jeden most na przepust żelbetowy (za 374,3 tys. zł) oraz przebudowano istniejący przepust (za 191,3 tys. zł) w ramach przebudowy drogi nr 1907N w m. Babki Gąseckie,
- w przypadku 2 dróg przekazanych gminom Wieliczki i Kowale Oleckie (1840N Kleszczewo-Puchówka i 1806N Kiliany) dofinansowano ich przebudowę kwotą 366 tys. zł,
- zlecono opracowanie dokumentacji projektowych 3 zadań, w tym przebudowy drogi 1818N przekazanej Gminie Świątajno,
- nie podjęto realizacji 2 zadań (brak możliwości pozyskania środków zewnętrznych), tj. przebudowy drogi 1838N na odcinku Gąski - Kijewo oraz przebudowy drogi 1857N na odcinku przez wieś Wronki (III etap).

(dowód: akta kontroli str. 12,22)

Dyrektor wyjaśnił, że w marcu 2015 r. został powołany zespół do opracowania nowej Strategii na lata 2016-2025, określającej plan realizacji inwestycji w zakresie dróg i mostów, uwzględniającej zadania ujęte w dotychczasowym planie wieloletnim na lata 2012-2022 oraz w wykazie tych zadań przyjętych uchwałą Zarządu Powiatu z 5 września 2012 r. Nowa Strategia będzie obejmowała przebudowę kolejnych dróg oraz remont kilku obiektów mostowych, szczególnie tych, które w wyniku przeglądów technicznych uzyskały niskie oceny (np. most w ciągu ul. 1 Maja w Olecku i most w miejscowości Dworackie w ciągu drogi 1824N).

(dowód: akta kontroli str. 36, 43-44)

² Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury 2007-2013, Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych, Terenowy Fundusz Ochrony Gruntów Rolnych

Zgodnie ze standardami kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych³, Zarząd sporządzał corocznie plan rzeczowo-finansowy określający zadania i nakłady inwestycyjno-remontowe w zakresie dróg i mostów. Potrzeby te, w uzgodnieniu z samorządem powiatowym, ustalano na podstawie przyjętej Strategii i wieloletniego planu inwestycyjnego z uwzględnieniem bieżących potrzeb remontowych i zaleceń wynikających z okresowych kontroli stanu technicznego infrastruktury drogowej. Dyrektor PZD podał, że tworząc roczne plany rzeczowo-finansowe uwzględniano uwagi odnotowane podczas objazdów drogowych oraz wnioski mieszkańców.

(dowód: akta kontroli str. 22-24, 39-42)

W planie rzeczowo-finansowym na 2014 r., na realizację zadań drogowych przewidziano nakłady ogółem w kwocie 4 565,8 tys. zł, w tym 3 685,9 tys. zł na 7 zadań inwestycyjnych oraz 879,9 tys. zł na bieżące utrzymanie dróg i mostów. W ramach tego planu wykonano 6 zadań drogowych i przebudowę lub remont 3 obiektów inżynierskich w ciągu dróg nr 1798N i 1907N. W porównaniu do 2013 r., ogółem planowane nakłady i wykonane wydatki wzrosły o 18,1%, w tym o 28,1% na inwestycje, przy zmniejszeniu nakładów na bieżące utrzymanie dróg o 19,3%.

Dyrektor PZD wyjaśnił, że zmniejszenie w 2014 r. nakładów na bieżące utrzymanie dróg i mostów o 211,0 tys. zł, w stosunku do wydatków w roku poprzednim, wynikało głównie z mniejszych wydatków na ich zimowe utrzymanie (wskutek łagodnej zimy) oraz oszczędności przy zakupie emulsji asfaltowej do nawierzchni (20% spadek cen).

W planie na 2015 r. przewidziano nakłady ogółem w kwocie 6 707,2 tys. zł (wzrost o 31,9% wobec 2014 r.), w tym 5 706,2 tys. zł na 10 zadań inwestycyjnych (wzrost o 35,4%) oraz 1 001,0 tys. zł na bieżące utrzymanie (o 12,1% więcej), z czego w I kwartale wydatkowano 182,1 tys. zł na bieżące utrzymanie dróg i mostów, tj. 18,2% planu w tym zakresie.

Realizacja ww. planów była na bieżąco monitorowana poprzez comiesięczne narady Dyrektora z merytorycznymi pracownikami PZD, w tym analizy zestawień dotyczących stopnia realizacji planu i uwag w zakresie bieżącego utrzymania dróg i mostów.

(dowód: akta kontroli str. 21-24)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że jakkolwiek w PZD nie opracowano dokumentu pn. plan rozwoju sieci drogowej, o którym mowa w art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, to zarówno harmonogram zadań inwestycyjnych załączony do „Strategii” jak i Wieloletni Plan Inwestycyjny zawierają informacje spójne i wystarczające do podjęcia działań w zakresie rozwoju i utrzymania sieci dróg powiatowych.

Dyrektor wyjaśnił, że powołana ustawa nie określa zakresu takiego planu oraz wskazał, że powinien on wyznaczać główne działania w zakresie inwestycji drogowych poprzez prawidłowe i efektywne prowadzenie modernizacji i odnowy dróg, celem rozwoju ich sieci. Działania te określa coroczny plan rzeczowo-finansowy w zakresie inwestycji i remontów drogowych, opracowywany na podstawie założeń Strategii i wieloletniego planu inwestycyjnego, które powstały w uzgodnieniu

³ Standard kontroli zarządczej nr 6 określony w komunikacie nr 23 Ministra Finansów z dnia 16 grudnia 2009 r. (Dz. Urz. Ministerstwa Finansów Nr 15, poz. 84)

z samorządami gminnymi i są dostępne w BIP. Nadmieniał, że stan sieci dróg powiatowych nie wymagał dotychczas jej rozbudowy.

Należy jednak zauważyć, że plany rozwoju sieci drogowej, na podstawie art. 20 pkt 1 i art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, powinny być okresowo weryfikowane oraz na bieżąco przekazywane organom właściwym do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

(dowód: akta kontroli str. 36-38)

Ustalone
nieprawidłowości

Pomimo, iż 5-cio letnia kontrola budowlana obiektów mostowych w 2010 r. wykazała że aż 22 mosty były w stanie technicznym poniżej niepokojącego (ocena poniżej „3”) to w okresie 2010-2014 tylko jeden z nich w miejscowości Babki Gąseckie objęto planami inwestycyjnymi (most przebudowano na przepust w 2014 r.), a na lata 2015-2022 tylko 4 kolejne (18%) ujęto wśród planowanych inwestycji drogowych. Z tego wynika, że aż 16 (73%) mostów, które na koniec 2010 r. były w stanie poniżej niepokojącego (ocena poniżej „3”) nie było ujętych w planach inwestycyjnych aż do 2022 r., tj. przez kolejne 8 lat.

Dyrektor wyjaśnił, że zadania planowane w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym w głównej mierze opierały się na możliwości pozyskania środków zewnętrznych. W Regionalnych Programach Operacyjnych na lata 2007-2013 nie było oddzielnych programów na przebudowę i przystosowanie obiektów mostowych do aktualnych przepisów.

Środki budżetu powiatu, na utrzymanie infrastruktury drogowej, opierają się głównie na subwencji drogowej (w ramach subwencji ogólnej) kwota ok.1,8 mln zł jest wystarczająca jedynie na bieżące utrzymanie i drobne remonty ponad 370 km dróg, 35 mostów, około 400 przepustów i wielu innych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 279)

Ocena cząstkowa

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

2. Wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia wymaganej przepisami ewidencji kontrolowanych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji ich dotyczących.

Opis stanu
faktycznego

2.1. PZD posiada aktualną ewidencję obiektów mostowych i przepustów, prowadzoną zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁴. Zawiera ona m.in.:

- książki drogi,
- dziennik objazdu dróg,
- mapę techniczno-eksploatacyjną powiatowych dróg publicznych;
- książki obiektów mostowych,

⁴ Dz. U. Nr 67, poz. 582

- wykazy obiektów mostowych (nr ewidencyjny lub JNI, nr drogi i kilometraż na którym jest położony obiekt, miejscowość) oraz dane techniczne (szerokość, długość, nośność i materiał z którego wykonano obiekt).

(dowód: akta kontroli str. 45-54)

Książki obiektów mostowych, zostały założone w 2010 r. i były prowadzone systematycznie. Oprócz danych technicznych obiektów zawierały wszystkie przeglądy, które były rejestrowane na bieżąco, niezwłocznie po przekazaniu protokołów przez osoby wykonujące te przeglądy.

Dziennik objazdu dróg był prowadzony w formie papierowej (książka). Ze względu na ograniczoną ilość miejsca w dzienniku, specjalista odpowiedzialny za jego prowadzenie prowadził dodatkową, dzienną ewidencję wykonywanych prac, zawierającą rodzaj robót wykonywanych przez pracowników Obwodu Drogowego, datę i zaangażowanie sprzętowe. Wykazy obiektów mostowych były aktualizowane na bieżąco.

(dowód: akta kontroli str. 45-54, 115-116)

2.2. W okresie 2010-2014 Starosta, w uzgodnieniu z Zarządem, wydał 168 zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, z tytułu których powiat uzyskał wpłaty w kwocie 9 179,0 zł.

PZD uzgodnił także na wniosek GDDKiA⁵ sześć przejazdów dotyczących pojazdów nienormatywnych na zarządzanych drogach powiatowych. Przejazdy te dotyczyły m.in. przewozu elementów konstrukcyjnych budowanej hali widowiskowo sportowej w Olecku oraz elementów elektrowni wiatrowych. PZD nie był informowany przez przewoźnika lub GDDKiA o rzeczywistej dacie przejazdu.

(dowód: akta kontroli str. 55-68,76-77)

W okresie 2010-2014 właściwe organy Policji, Inspekcji Transportu Drogowego („ITD”), Straży Granicznej, Służby Celnej nie wydały decyzji administracyjnych o nałożeniu kar pieniężnych za przejazd po drogach powiatu pojazdów nienormatywnych, gdyż nie ujawniły przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych na obiektach mostowych niezgodnie z przepisami.

(dowód: akta kontroli str. 69-79)

2.3. Wszystkie obiekty mostowe w ciągu dróg powiatowych posiadały jednolite numery inwentarzowe (JNI), natomiast przepusty o świetle otworu pow. 1,5 m miały nadane numery ewidencyjne. W latach 2010-2015 Zarząd realizował z udziałem środków zewnętrznych 15 zadań polegających na przebudowie lub rozbudowie dróg powiatowych o łącznej wartości 29 086,7 tys. zł. Na ww. zadania otrzymał dofinansowanie w kwocie 15 479,3 tys. zł w ramach m.in. RPO Warmia i Mazury, NPPDL i TFOGR. Wśród ww. zadań dwa dotyczyły przebudowy mostu na przepust i przebudowy przepustu, a trzy wymiany nawierzchni bitumicznej na obiektach mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 12)

⁵ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

2.4. W latach 2010-2015 informacje o sieci dróg publicznych z terenu powiatu oleckiego były przekazywane do GDDKIA terminowo, tj. do końca I kwartału wg stanu na 31 grudnia roku poprzedniego.

(dowód: akta kontroli str. 79)

Ustalone
nieprawidłowości

Zarząd w latach 2011-2014 nie wywiązał się z obowiązku przekazania zarządcy dróg wojewódzkich map techniczno-eksploatacyjnych dróg powiatowych (za lata 2010-2013). Mapę za rok 2014 PZD przekazał natomiast w dniu 14.04.2015 r. tj. z opóźnieniem 4 dni w stosunku do terminu określonego w § 3 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach⁶.

Dyrektor PZD wyjaśnił, że PZD udostępniał mapy Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Olsztynie („ZDW”) na jego wniosek (w 2003 i 2007 r.). W latach 2008-2014 takiego wniosku nie było i przez niedopatrzenie materiały te nie zostały przesyłane. Dopiero w 2015 r. na wniosek ZDW mapy te zostały udostępnione.

(dowód: akta kontroli str. 80-81)

2.5. W strukturze Zarządu nie wyodrębniono „służby mostowej”. W Dziale Technicznym zatrudnionych było pięć osób, a w Obwodzie Drogowym siedem na stanowiskach robotniczych. W zakresach obowiązków dwóch pracowników Działu Technicznego (kierownika działu oraz specjalisty) wyodrębniono m.in. zadania dotyczące obiektów mostowych, tj.: prowadzenie spraw formalno-prawnych związanych z budową, przebudową, remontem dróg i drogowych obiektów inżynierskich, dokonywanie przeglądów podstawowych i bieżąca kontrola mostów oraz przepustów, prowadzenie i uaktualnianie ewidencji obiektów mostowych, przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 82-94)

Spośród pracowników Działu Technicznego trzy osoby posiadały wykształcenie wyższe (w tym jedna budowlane o specjalności technologia i organizacja budownictwa) oraz dwie osoby wykształcenie średnie (budowlane i mechaniczne). Wszystkie osoby uczestniczyły w szkoleniach i warsztatach kierunkowych dotyczących m.in.: zarządzanie drogami powiatowymi, prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, kierowanie ruchem drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 82-94)

2.6. Na mocy statutu nadanego uchwałą Rady Powiatu z 2006 r., PZD wykonuje obowiązki zarządcy dróg, wynikające z u.o.d.p., na wszystkich drogach i ulicach powiatowych w granicach administracyjnych powiatu oleckiego. Proces przekazywania dróg przez powiat w trwały zarząd PZD rozpoczął się w 2013 r. Do dnia zakończenia kontroli, na mocy uchwał Rady Powiatu przekazano 504 działki ewidencyjne położone pod drogami powiatowymi.

(dowód: akta kontroli str. 95-111)

Długość dróg powiatowych administrowanych przez Zarząd wynosi ogółem 371,8 km (252,0 km twarde ulepszone, 53,8 km twarde nieulepszone i 66,0 km gruntowe).

⁶ Dz. U. Nr 67, poz. 583

Na drogach tych zlokalizowane były 34 mosty (jeden w wyniku przebudowy w 2014 r. zamieniono na przepust) i 23 przepusty (wraz z przebudowanym) o świetle otworu co najmniej 150 cm. Zaznaczyć należy, że wszystkich przepustów pod drogami powiatowymi było 406. Na drogach powiatu 4 mosty trwale miały charakter nienormalny ze względu na drewnianą nawierzchnię na stalowych dźwigarach. Spośród 34 mostów, 14 zostało zbudowanych przed 1944 r., a 19 przed 1990 r. Jeden most (JNI 01027114) został przebudowany w 2003 r.

(dowód: akta kontroli str. 112-114)

W wyniku przeprowadzonej w 2010 r., okresowej kontroli pięcioletniej, 22 obiekty mostowe otrzymały oceny poniżej „3”. We wszystkich tych przypadkach wskazano na brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu (krawężniki, bariery ochronne) oraz niezgodne z obowiązującymi przepisami balustrady dla pieszych. Jako niezadowolająca określono estetykę obiektów i otoczenia ze względu na zanieczyszczenia i liczne uszkodzenia elementów mostów. Zalecono ograniczenie nośności na siedmiu obiektach mostowych. Realizacja zaleceń pokontrolnych, na tych obiektach objęła:

- wśród zadań inwestycyjnych:
 - przebudowę jednego mostu na przepust (w 2014 r.);
- w zakresie bieżącego utrzymania i powstałych awarii:
 - przebudowę jednego mostu (w 2012 r.),
 - naprawę balustrady na jednym moście,
 - naprawę nawierzchni bitumicznej na jednym moście,
 - okresowe ograniczenie nośności (od 3,5 do 20 Mg) na siedmiu mostach.

(dowód: akta kontroli str. 236)

W wyniku rocznej kontroli okresowej, wykonanej w październiku 2013 r.⁷ obiekty mostowe oceniono w sposób następujący:

- 4 obiekty (11%) otrzymały ocenę „1” (stan przedawaryjny),
- 16 obiektów (46%) ocenę w przedziale powyżej „1” a poniżej „3” (stan poniżej niepokojącego),
- 15 obiektów (43%) w zakresie od „3” do „5”.

W żadnym wypadku nie stwierdzono uszkodzeń zagrażających katastrofą budowlaną. Oceny na poziomie „1” w przypadku czterech mostów dotyczyły m.in.: konstrukcji pomostu (ubytki, zanieczyszczenia, osady betonu i korozja stali konstrukcyjnej), belki podporęczowej i gzymsów (zanieczyszczenia i wegetacja roślin na betonie, korozja i ubytki betonu oraz korozja stali), konstrukcji dźwigarów głównych (przecieki, wykwyty, zarysowania i pęknięcia betonu, korozja stali i betonu, ubytki i uszkodzenia łączników kamienia, przemieszczenia asfaltu), przyczółków (uszkodzenia, ubytki łączników oraz wegetacja roślinna, wykwyty, przecieki i zanieczyszczenia kamienia, przemieszczenia

⁷ Przeglądu dokonano z zastosowaniem *Instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich* stanowiących załączniki do zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich (wraz ze zmianami – Zarządzenie nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 4 lutego 2011r. oraz Zarządzenie nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 kwietnia 2011r.).

i ubytki gruntu). We wszystkich czterech przypadkach stwierdzono brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu (krawężniki, bariery ochronne) oraz niezgodne z przepisami balustrady dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 174, 233-236)

Ustalone
nieprawidłowości

PZD w 2014 r. nie podjął wystarczających działań w celu poprawy stanu technicznego mostów i wiaduktów, które w wyniku ostatnich okresowych kontroli budowlanych (z 2013 r.) otrzymały najniższe noty, tj.: 4 obiekty były w stanie przedawaryjnym, a 16 w stanie poniżej niepokojącego. Pomimo złego stanu technicznego obiektów mostowych, Zarząd częściowo wykonywał zalecenia wynikające z okresowych kontroli budowlanych, ograniczając się głównie do usuwania pojawiających się awarii i bieżącego utrzymania, więc ich stan techniczny nie uległ poprawie. W przypadku tych obiektów nie naprawiono uszkodzeń stwierdzonych w trakcie kontroli budowlanej z 2013 r., pomimo, że w protokołach z tych kontroli zalecono ich usunięcie. Zauważyć należy, że kolejne kontrole budowlane z 2014 r. ponownie zalecały usunięcie tych samych uszkodzeń, a mosty uzyskały takie same oceny jak rok wcześniej. Odnotować należy, że wśród zadań inwestycyjnych planowanych w PZD na 2014 r. nie ujęto projektów związanych z poprawą stanu technicznego mostów, które w 2013 r. uzyskały najniższe oceny, a przebudowa mostu na przepust w m. Babki Gąseckie była częścią inwestycji zaplanowanej i rozpoczętej w 2013 r., m.in. z uwagi na niedostateczny stan techniczny tego obiektu ustalony już w 2010 r.

(dowód: akta kontroli str. 174, 233-236, 256-265)

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że PZD w Olecku podejmuje działania na obiektach mostowych, wynikające z zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz trwałości obiektów. Jego zdaniem oceny (od „1” do „3”) obiektów mostowych dokonywane przez uprawnione osoby, nie w pełni odzwierciedlają stan techniczny kwalifikujący do natychmiastowych działań interwencyjnych. Trudno oceniać przyjęte metody ocen przez dokonujących przeglądy. Przyjęta metodologia oceny obiektów mostowych zawiera dużo czynników oceny subiektywnej, które nie do końca odzwierciedlają stan faktyczny mostów i nie stanowią obiektywnej oceny końcowej.

W przypadkach, gdzie mogą wystąpić i występują zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, bądź zagrożenie trwałości obiektów podejmowane są natychmiastowe działania. Niewystarczające środki finansowe nie pozwalają na systematyczne prace utrzymaniowe na obiektach mostowych, polegające na regeneracji nawierzchni elementów betonowych, zabezpieczaniu antykorozyjnym konstrukcyjnych elementów metalowych, uzupełnianiu pojawiających się ubytków elementów ceramicznych lub betonowych.

(dowód: akta kontroli str. 237-238)

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że okresowe kontrole budowlane inżynierskich obiektów drogowych (tj. mostów) zostały wykonane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje potwierdzone uprawnieniami budowlanymi do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w zakresie

mostów, a ustalone przez te osoby oceny stanu technicznego obiektów mostowych są wiążące dla zarządcy.

Opis stanu
faktycznego

W sieci dróg zarządzanych przez PZD znajduje się także 66 ulic/dróg (o długości 22,0 km tj. 5,9 % ogólnej długości dróg) na terenie miasta Olecko, na których zlokalizowano 4 mosty (11,8% wszystkich mostów) o łącznej długości 55 m. Koszty bieżącego utrzymania dróg powiatowych na terenie miasta Olecka stanowiły w poszczególnych latach 2010-2014 od 21 do 28 % całkowitych wydatków na ten cel. Nakłady inwestycyjne na te drogi stanowiły w tym okresie od 0,3 do 48,4 % rocznych wydatków Zarządu w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 112, 126-129)

W 2007 r. powiat olecki dokonał zmiany kategorii dróg i przekazał Gminie Olecko 16 ulic. Propozycje przekazania kolejnych ulic spotkały się z negatywnymi opiniami Burmistrza na temat ich przejęcia, który motywował je czynnikami ekonomicznymi.

(dowód: akta kontroli str. 130-145)

PZD nie prowadził ewidencji księgowej dla przejętych w zarząd nieruchomości, w tym obiektów inżynierskich, za wyjątkiem dwóch obiektów, których przebudowę przeprowadzono w 2012 i 2014 r. tj. mostu JN1 01027111 w m. Starosty oraz przepustu w m. Stacze w ciągu drogi powiatowej nr 1798N.

(dowód: akta kontroli str. 148-152)

Starostwo nie posiadało odrębnej ewidencji księgowej obejmującej drogowe obiekty inżynierskie. Starosta wyjaśnił, że powiat olecki nabył grunty stanowiące m.in. drogi powiatowe na podstawie decyzji komunalizacyjnych Wojewody Suwalskiego w wyniku reformy administracyjnej w 1999 r. Mienie zostało przejęte na stan środków trwałych w wartościach komunalizacyjnych (73,4 mln zł), bez wyodrębnienia drogowych obiektów inżynierskich. W chwili obecnej Powiat nie posiada środków na dokonanie ich wyceny i przeprowadzenie inwentaryzacji w celu wyodrębnienia poszczególnych środków trwałych.

(dowód: akta kontroli str. 146-147)

Majątek powiatu jaki stanowią obiekty mostowe nie był ubezpieczony od zdarzeń losowych (pożar, wybuch, huragan, powódź). Posiadał natomiast ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) na wypadek szkód spowodowanych m.in. stanem technicznym jezdni, pobocza i chodników, stanem technicznym mostów, wiaduktów, wadliwym oznakowaniem itp.

(dowód: akta kontroli str. 153-169)

Ustalone
nieprawidłowości

Zarząd nie ustalił wartości początkowej żadnego z zarządzanych obiektów mostowych oraz nie ujął w ewidencji środków trwałych 34 obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach dróg powiatowych. Obowiązek ustalenia wartości bilansowej wszystkich składników aktywów (w tym środków trwałych) wynikał z art. 4 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁸, w myśl którego

⁸ j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 330 ze zm.

rachunkowość jednostki obejmuje wycenę aktywów i pasywów oraz ustalanie wyniku finansowego. Zaś art. 28 ust. 1 tej ustawy stanowi, że aktywa i pasywa wycenia się nie rzadziej niż na dzień bilansowy.

(dowód: akta kontroli str. 148-152)

Dyrektor PZD wyjaśnił, że powiat przejął drogi na mocy ustawy z 13 października 1998 r. Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną, bez wyodrębnienia drogowych obiektów inżynierskich. Zgodnie z art. 63 tej ustawy koszty uregulowania stanu prawnego mienia przekazywanego jednostkom samorządu terytorialnego ponosi Skarb Państwa. Nie jest możliwe ujęcie w ewidencji środków trwałych obiektów inżynierskich bez wcześniejszego uregulowania stanu prawnego gruntów oraz inwentaryzacji wraz z wyceną. Na to potrzeba olbrzymich środków finansowych, których powiat nie posiada.

(dowód: akta kontroli str. 276-277)

Ocena częściowa

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

3. Działania prewencyjne polegające na okresowych kontrolach obiektów mostowych i przepustów.

3.1. Obiekty mostowe i przepusty podlegały systematycznym kontrolom prowadzonym przez pracowników PZD oraz wynajęte firmy zewnętrzne. Ponadto mosty poddawano rocznym i pięcioletnim kontrolom budowlanym, wynikającym z art. 62 ust.1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁹ oraz objazdom co najmniej raz w miesiącu.

Przepusty o świetle otworu co najmniej 150 cm, były poddawane przeglądom technicznym przez pracowników Działu Technicznego PZD, z których sporządzany był protokół przeglądów bieżących drogowych obiektów inżynierskich zgodnie z Instrukcją Przeprowadzania Przeglądów Obiektów Inżynierskich Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 7 lipca 2005 r. Ponadto, dokonywano objazdu przepustów co najmniej raz w miesiącu. Zapis filmowy z objazdów był poddawany niezwłocznej analizie, a wnioski dotyczące zauważonych usterek były przekazywane Kierownikowi Działu Technicznego, który decydował o podjęciu niezbędnych działań.

(dowód: akta kontroli str. 170-173)

3.1.1. Ze względu na fakt, iż żaden z pracowników nie posiadał wymaganych uprawnień, okresowe kontrole budowlane przeprowadzały firmy zewnętrzne, których reprezentanci posiadali odpowiednie uprawnienia i byli członkami okręgowych izb inżynierów budownictwa.

(dowód: akta kontroli str. 211)

Dyrektor PZD wyjaśnił m.in., że: „żaden z naszych pracowników nie posiada tzw. uprawnień mostowych. Na wniosek NIK z kontroli w 2010 r., starałem się zatrudnić osobę z odpowiednimi uprawnieniami. Oprócz przeglądów mogłaby ona nadzorować wszelkie inwestycje drogowe na terenie powiatu. Takich fachowców jest generalnie

⁹ j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.

bardzo mało i działają głównie w sektorze prywatnym, uzyskując tam o wiele wyższe dochody. Dlatego musieliśmy zatrudnić firmy zewnętrzne do przeprowadzenia przeglądów”.

(dowód: akta kontroli str. 175-176)

3.1.2. Wyboru wykonawców przeglądów pięcioletnich i rocznych dokonano zgodnie z zarządzeniami Dyrektora w sprawie prowadzenia procedury udzielania zamówień publicznych w Zarządzie.

Wykonawcę okresowej kontroli budowlanej (pięcioletniej) 35 mostów wybrano w trybie zapytania ofertowego, a umowę podpisano na kwotę 25 998,20 zł w dniu 24 września 2010 r.

Wykonanie przeglądów rocznych zlecono na podstawie art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (pzp)¹⁰. Wynagrodzenie umowne za wykonanie ww. przeglądów w latach 2011-2014 wyniosło łącznie 12 110,0 zł, tj. odpowiednio: 2 460,0 zł w 2011 r., po 3 075,0 zł w latach 2012 i 2013 oraz 3 500,0 zł w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 177-231)

3.2. W książkach obiektów mostowych wpisano wszystkie przeprowadzone kontrole okresowe oraz uwagi i zalecenia z protokołów przeglądów, sporządzonych przez osoby uprawnione. Były to m.in. zapisy dotyczące uszkodzenia lub niezgodnego z obowiązującymi przepisami stanu poręczy i balustrad dla pieszych, braku krawężników. Jako realizacje zaleceń wpisano m.in. naprawę zamocowań barier, bieżące utrzymanie, a w tym wycinkę zakrzaczeń, oczyszczanie dna rzeki, oczyszczenie pokładu mostu, udrożnienie odwodnienia mostu itp.

(dowód: akta kontroli str. 233-236)

PZD nie prowadzi oddzielnej ewidencji wartości robót dotyczących bieżącego utrzymania obiektów mostowych. Koszty te są wliczone w bieżące utrzymanie wszystkich dróg.

W 2014 r. PZD poniosło koszty dotyczące obiektów inżynierskich w wysokości 651,6 tys. zł, tj.:

- 56,0 tys. zł – na przebudowę przepustu o długości 11,2 m w m. Stacze (zadanie awaryjne w wyniku rozmycia nasypu drogowego oraz zapadania się korpusu drogowego, w ciągu drogi powiatowej nr 1798N Czerwony Dwór – Sokółki);
- 565,9 tys. zł – na planowaną przebudowę mostu JNI 01027105 na przepust żelbetowy (374,3 tys. zł) oraz przebudowę istniejącego przepustu (191,3 tys. zł) w ramach przebudowy drogi nr 1907N w m. Babki Gąseckie (wartość całej inwestycji – 2 231,7 tys. zł);
- 25,0 tys. zł – na awaryjny remont mostu JNI 01027115 w ciągu drogi powiatowej nr 1840N Jelitki–Kleszczewo w m. Czernie, polegający na wzmocnieniu przyczółków podmytych po przyborze wody;
- 1,2 tys. zł – na awaryjną naprawę bariery mostowej w m. Lenarty, uszkodzonej w wyniku kolizji drogowej (koszty w pełni pokryte z polisy OC sprawcy);

¹⁰ j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.

– 3,5 tys. zł – na wykonanie rocznych przeglądów obiektów mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 21, 232)

Ustalone
nieprawidłowości

W PZD nie realizowano zaleceń pokontrolnych, a w planie finansowym na 2014 r. nie ujęto potrzeb remontowych z 2013 r. Pomimo iż począwszy od 2010 r. przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w zakresie mostów przeprowadzane były coroczne okresowe kontrole budowlane mostów, to jednak w planie finansowym na 2014 r. nie ujęto wykonanie remontów 19 mostów, które podczas rocznej kontroli budowlanej w 2013 r. otrzymały ocenę poniżej „3”, tj. stan techniczny tych obiektów był poniżej niepokojącego.

Ocena częściowa

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

4. Stan techniczny obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom.

4.1. W dniu 4 maja 2015 r., przy udziale powołanego przez kontrolera NIK specjalisty z dziedziny konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie mostów, przeprowadzono oględziny 5 spośród 34 (15%) obiektów mostowych. Kryterium wyboru mostów do oględzin, było uzyskanie przez nie najniższych ocen podczas okresowej kontroli rocznej przeprowadzonej w październiku 2014 r. (średnia arytmetyczna ocen: 1,2) Oględzinom poddano następujące obiekty:

- most JNI 01027120 nad rzeką Legą w Olecku na ul. Nocznickiego - rok budowy przed 1944 r., ocena z kontroli „1”;
- most JNI 01027094 na rzece Mazurka w miejscowości Zawady Oleckie - rok budowy 1959, ocena „1”;
- most JNI 01027097 (ocena „1”) oraz most JNI 01027098 (ocena „2”) na rzece Elk, w miejscowości Połom, rok budowy: 1963 i 1962,
- wiadukt JNI 01027091 nad torowiskiem nieczynnej kolei, w miejscowości Duły - rok budowy przed 1944 r., ocena „1”.

Wyniki oględzin potwierdziły występowanie usterek, wskazanych podczas okresowej kontroli budowlanej z 2014 r. Głównymi przyczynami uzyskania niskich ocen były m.in.: ubytki i korozja betonu, korozja stali konstrukcyjnej dźwigarów głównych i pomostów oraz uszkodzenia gzymsów, barier ochronnych i izolacji. Zalecenia sformułowane po ostatniej kontroli stanu technicznego wskazywały na brak urządzeń bezpieczeństwa ruchu, tzn. barier ochronnych i krawężników oraz niezgodnych z aktualnymi przepisami balustrad dla pieszych. Termin wykonania zaleceń określono do następnej kontroli rocznej. W opinii powołanego specjalisty, stwierdzone uszkodzenia nie groziły katastrofą budowlaną. Na ww. obiektach nie ograniczono pierwotnej nośności ani prędkości pojazdów.

(dowód: akta kontroli str. 239-265)

4.2. W latach 2014-2015 (I kwartał) wprowadzono 8 zmian w organizacji ruchu na drogach powiatowych. Zmiany te dotyczyły budowy i przebudowy dróg (3), budowy progów zwalniających (2), uzupełnienia oznakowania (2) i wymiany nawierzchni (1). Projekty tych zmian zostały uzgodnione z KPP¹¹, a w przypadku ich opracowania przez podmiot zewnętrzny (wykonawcę inwestycji) – także z PZD (5 projektów). Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem¹², ww. projekty organizacji ruchu (po 4 stałej i czasowej) zostały zatwierdzone decyzjami Starosty Oleckiego. Projekty te nie dotyczyły obiektów inżynierskich, których przebudowy lub remontu dokonano w okresie objętym kontrolą, za wyjątkiem przepustu w m. Stacze w ciągu drogi nr 1798N, który przebudowano w październiku 2014 r. Wg umowy z 10 września 2014 r., opracowanie projektu czasowej organizacji ruchu było w gestii wykonawcy tej przebudowy.

(dowód: akta kontroli str. 266-274)

Wprowadzone zmiany w organizacji ruchu na ww. drogach nie spowodowały obniżenia ich parametrów eksploatacyjnych, w tym nośności mostów i przepustowości całych dróg. Zarządca dróg powiatowych nie korzystał z uprawnienia zawartego w art. 129d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹³, tj. przedstawiciele zarządcy nie uczestniczyli wspólnie z Policją lub ITD w kontrolach ruchu drogowego w stosunku do pojazdów w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi, w celu zapobiegania niszczeniu dróg i mostów nieprzystosowanych do przenoszenia ruchu ciężkich pojazdów samochodowych. Nie stwierdzono też przypadków sformułowania wniosków organizacyjnych lub podjęcia decyzji administracyjnych wprowadzających zmiany w organizacji ruchu na obiektach mostowych, wynikających z przeglądów ich stanu technicznego.

(dowód: akta kontroli str. 266-274)

Ustalone
nieprawidłowości

Dla wprowadzonego oznakowania regulującego nośność na 7 mostach administrowanych przez Zarząd, dla których zalecono jej obniżenie po 5-cio letniej kontroli budowlanej (z 2010 r.), nie wykonano i nie zatwierdzono żadnego projektu czasowej lub stałej zmiany organizacji. Wymóg opracowania projektu organizacji ruchu oraz jej zatwierdzenia wynika z § 4 ust. 1 i ust. 3 pkt 1 oraz § 6 ust. 1 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 236)

Dyrektor wyjaśnił m.in., że zalecenia pokontrolne zostały wprowadzone na tych mostach niezwłocznie, natomiast projekty zmiany organizacji ruchu nie zostały wykonane oraz nie wystąpiono do Starosty o uzyskanie decyzji zatwierdzających projekty przez niedopatrzanie.

(dowód: akta kontroli str. 278)

¹¹ Komenda Powiatowa Policji w Olecku.

¹² Dz. U. Nr 177, poz. 1729 ze zm.

¹³ j.t. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

Opis stanu
faktycznego

Dyrektor podał, że od 2013 r. pracownik Zarządu uczestniczył razem z przedstawicielem KPP w półrocznych przeglądach prawidłowości zastosowania, kompletności, funkcjonowania i utrzymania znaków drogowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wskazania innych zagrożeń dla uczestników tego ruchu. Przeglądy te przeprowadzono na drogach i ulicach powiatowych wskazanych przez KPP. Nadmieniał, że na terenie powiatu nie wyznaczono miejsc do ważenia pojazdów i przeprowadzania kontroli przez ITD, a PZD nie uczestniczył we wspólnych działaniach kontrolnych z tą służbą.

(dowód: akta kontroli str. 266-275)

4.3. Warunki eksploatacji dróg w odniesieniu do stanu technicznego obiektów mostowych.

Stan techniczny mostów oraz wprowadzone w okresie 2014-2015 (I kw.) zmiany w organizacji ruchu na drogach nie spowodowały obniżenia ich parametrów eksploatacyjnych (pierwotnej nośności i przepustowości całych dróg).

(dowód: akta kontroli str. 266-274)

Wg opinii Komendanta Powiatowego Policji w Olecku, PZD we właściwy sposób wywiązuje się z obowiązku oznakowania dróg oraz obiektów mostowych. W latach 2010-2015 KPP nie odnotowała skutków nieprawidłowego wykonywania przewozów nienormatywnych po obiektach mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 78)

Ocena cząstkowa

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

IV. Wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁴, wnosi o:

- 1) Dokonywanie okresowej weryfikacji planu rozwoju sieci drogowej i przekazywanie go organom właściwym do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
- 2) Ujęcie w ewidencji środków trwałych drogowych obiektów inżynierskich, tj. mostów i przepustów otrzymanych w trwały zarząd.
- 3) Podjęcie działań mających na celu zapobieżenie pogarszaniu się stanu technicznego obiektów inżynierskich, których stan uznano co najmniej za niepokojący.
- 4) Terminowe udostępnianie zarządowi dróg wojewódzkich zaktualizowanej mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg powiatowych.
- 5) Opracowywanie projektów organizacji ruchu na drogach publicznych we wszystkich przypadkach, dla których planowana jest jej zmiana.

¹⁴ Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Olsztyn, dnia czerwca 2015 r.

Kontroler
Hubert Sikorski
Starszy inspektor kontroli państwowej

Dyrektor
Najwyższej Izby Kontroli
Delegatury w Olsztynie

.....
podpis

.....
podpis