



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu

LPO.410.006.02.2015  
P/15/033

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Poznaniu  
ul. Dożynkowa 9H, 61-662 Poznań  
T +48 61 655 62 00, F +48 61 655 62 01  
[lpo@nik.gov.pl](mailto:lpo@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/033 – Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Poznaniu
Kontroler	Ryszard Kokociński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 92948 z dnia 18 marca 2015 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Starostwo Powiatowe w Nowym Tomyślu, ul. Poznańska 33, 64-300 Nowy Tomyśl (dalej: Starostwo).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Kozecki Starosta Nowotomyski. W okresie od 2 grudnia 2010 r. do 30 listopada 2014 r. Starostą Nowotomyskim był Andrzej Wilkoński.  (dowód: akta kontroli str. 3-4)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>1</sup> wykonywanie w latach 2014-2015 (I kw.) przez zarządcę dróg powiatowych, którym jest Zarząd Powiatu<sup>2</sup>, zadań zarządcy drogi w odniesieniu do obiektów mostowych i przepustów<sup>3</sup>.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

W latach 2013-2014 nie przeprowadzono obowiązkowych rocznych kontroli obiektów mostowych, pomimo zabezpieczenia w budżecie Powiatu Nowotomyskiego środków na ten cel. Ponadto, w latach 2012-2014, nie podjęto działań naprawczych sześciu obiektów mostowych, których stan techniczny ustalony w toku kontroli okresowej przeprowadzanej w 2012 r. oceniono jako niedostateczny lub niepokojący. Niewykonanie remontów zaleconych w następstwie tych kontroli, spowodowało postępującą degradację tych obiektów, która w konsekwencji może grozić ich awariami. Stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości dotyczyły również: nieopracowania w latach 2014-2015 (I kw.) oraz w okresie wcześniejszym projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz wieloletniego planu finansowania budowy, przebudowy, remontu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, a także nierzetelnego prowadzenia ewidencji dróg, obiektów mostowych i przepustów oraz nieopracowania organizacji ruchu na wymaganych prawem odcinkach dróg powiatowych. Nie przekazano w 2014 r. Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacji o stanie dróg i obiektów mostowych za 2013 r. Nierzetelne prowadzone były księgi rachunkowe, gdyż nie zaewidencjonowano, w grupie drugiej

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

<sup>2</sup> Art. 19 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm. (dalej: ustawa o drogach publicznych).

<sup>3</sup> Ocena dotyczy również zaniechania, w latach poprzedzających okres objęty kontrolą NIK, działań należących do obowiązków zarządcy drogi, których skutki wystąpiły w tym okresie.

środków trwałych, 49 odcinków dróg powiatowych o wartości 41.858 tys. zł oraz 16 obiektów mostowych o wartości 870 tys. zł.

Na podkreślenie jednak zasługuje fakt, że w trakcie prowadzonej przez NIK kontroli zlecono opracowanie dokumentacji technicznej remontu dwóch mostów i wykonanie rocznej kontroli okresowej zarządzanych obiektów mostowych, a także prawidłowo ujęto w ewidencji księgowej drogi i obiekty mostowe.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Wykonywanie działań planistycznych w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów**

Opis stanu faktycznego

1.1. W latach 2014-2015, będący zarządcą dróg powiatowych Zarząd Powiatu nie opracował projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 395 i 399)

1.2. W 2014 r. na remonty obiektów mostowych zarządzanych przez Powiat Nowotomyski wydatkowano 6,2 tys. zł, a na remonty przepustów 47,6 tys. zł. W 2014 r. nie wydatkowano przewidzianych w planie finansowym Starostwa środków na obowiązkowe kontrole roczne obiektów mostowych w wysokości 10 tys. zł.

W pierwotnym projekcie planu budżetu, sporządzonym przez Wydział Dróg Powiatowych Starostwa (dalej: WDP lub Wydział) na rok 2014, ujęto remont mostu w miejscowości Strzyżewo, który podczas kontroli okresowej przeprowadzonej w 2012 r. uzyskał ocenę stanu technicznego 3 (w skali od 0 do 5). Przyjęty do realizacji w 2014 r. plan budżetu WDP obejmujący finansowanie utrzymania całego zasobu drogowego w kwocie 2.312,7 tys. zł, nie uwzględniał jednak remontu żadnego mostu. W planie tym, w § 4270 zakup usług remontowych, przewidziano 1.054 tys. zł na remonty całego zasobu drogowego, w tym 25 tys. zł na remont przepustów. Skorygowany w grudniu 2014 r. plan nakładów finansowych, w rozdziale 60014 (drogi publiczne powiatowe), określał wydatki na utrzymanie całego zasobu drogowego w wysokości 3.462,7 tys. zł, w tym wydatki w § 4270 w kwocie 736,9 tys. zł (wykorzystano 70% pierwotnie zaplanowanych środków).

(dowód: akta kontroli str. 47-60, 295)

W I kwartale 2015 r. nie wydatkowano środków na remonty obiektów mostowych i przepustów znajdujących się w ciągu dróg powiatowych.

W 2015 r., w pierwotnym projekcie planu budżetu WDP, na finansowanie całego zasobu drogowego powiatu zaplanowano 2.627,0 tys. zł, w tym wydatki na remonty przepustów w kwocie 25,0 tys. zł oraz na kontrole roczne dróg w kwocie 10 tys. zł. Nie przewidziano nakładów na remonty obiektów mostowych oraz na ich obowiązkowe kontrole roczne. Ww. propozycje zostały uwzględnione w uchwalonym przez Radę Powiatu planie wydatków budżetowych na 2015 r. (uchwała Rady Powiatu nr IV/24/15 z 28 stycznia 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 39-40 i 61-66)

Ustalone nieprawidłowości

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

1. Dla Powiatu Nowotomyskiego nie został opracowany projekt planu rozwoju sieci drogowej.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>4</sup> w art. 20 pkt 1 zobowiązuje zarządcę drogi do opracowywania projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz do bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego. Realizowanie tego zadania należało do WDP (§ 27 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa).

Pan Marcin Kamiński Kierownik WDP wyjaśnił, że ze względu na niewystarczającą obsadę kadrową Wydziału nie było możliwości wywiązania się z obowiązku opracowania tego projektu, a o niewystarczającej obsadzie kadrowej informował Starostę i jego zastępcę.

(dowód: akta kontroli str. 12, 399)

Pan Andrzej Wilkoński były Starosta Nowotomyski wyjaśnił, że był głównym zwolennikiem przekształcenia powiatowego zarządu dróg w wydział Starostwa, a oszczędności uzyskane ze zmniejszenia etatów obsługi kadrowej przeznaczone zostały na remonty i naprawy substancji drogowej.

(dowód: akta kontroli str. 404)

2. Dla Powiatu Nowotomyskiego nie został opracowany projekt planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

Art. 20 ustawy o drogach publicznych, stanowi że do zadań zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Starostwa (§ 27) obowiązek ten winien być realizowany przez WDP.

Kierownik WDP wyjaśnił, że planów tych nie opracowano, ponieważ w latach wcześniejszych, ze względów finansowych, propozycje remontowe obiektów mostowych pozostawały bez rozpatrzenia przez kierownictwo Starostwa. Ponadto wskazał, że w projektach budżetu Starostwa wprowadzano zapisy o inwestycjach drogowych powiązanych z uzyskaniem środków unijnych.

(dowód: akta kontroli str. 12, 399)

Pan Andrzej Wilkoński wyjaśnił, że w zakresie planu rozwoju sieci dróg powiatowych polityka władz samorządowych była adekwatna do zasobów finansowych jednostki, które poza bieżącym utrzymaniem i remontami ponad 400 km sieci dróg, nie pozwalały na realizację planów inwestycyjnych w większym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 403)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie nieopracowywanie planów rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2015 r. poz. 460, dalej: ustawa o drogach publicznych.

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

Opis stanu faktycznego

2.1. W ciągach 62 odcinków dróg powiatowych wbudowanych było 16 obiektów mostowych (14 mostów i 2 wiadukty) oraz 286 przepustów, z których dwa posiadały średnicę powyżej 150 cm.

W ewidencji prowadzonej przez WDP ujęto 15 obiektów mostowych, w tym 13 mostów i dwa wiadukty (jeden most nie był wpisany do ewidencji).

(dowód: akta kontroli str. 72-73, 106a-109, 263 344-345,

Zewidencjonowane obiekty mostowe posiadały założone książki obiektu mostowego, zgodne z wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>5</sup>.

W książkach obiektu mostowego (założonych w 2006 r.), w dziale II opisano parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu, w dziale III „w wykazie przeglądów-kontroli okresowych stanu technicznej sprawności obiektu” przewidzianych w art. 62 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>6</sup>, wpisano informację o wykonaniu łącznie kontroli rocznej i pięcioletniej. Wpisu dokonały osoby wykonujące te kontrole. Przeprowadzający kontrolę w 2012 r. opisał w jednym protokole wykonaną kontrolę roczną i kontrolę pięcioletnią. Książki obiektu mostowego zawierały mapę, na której wskazano miejsce usytuowania obiektu mostowego, jego ogólną charakterystykę konstrukcyjną oraz dokumentację fotograficzną stanu obiektu z 2006 r.

(dowód: akta kontroli str. 106a-144)

Zgodnie z § 14 pkt 1 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg i mostów, nie było obowiązku prowadzenia karty obiektu mostowego, ponieważ każdy z obiektów posiadał rozpiętość przęsła poniżej 20 m, a jego całkowita długość nie przekraczała 50 m.

(dowód: akta kontroli str. 106a i 109)

2.2. W okresie objętym kontrolą nie wydawano decyzji określających warunki przejazdu pojazdów nienormatywnych przez obiekty mostowe (do starostwa nie wpływały wnioski o wydanie takiej zgody).

W trakcie kontroli NIK uzgadniano warunki przejazdu drogami powiatowymi nienormatywnego pojazdu w kategorii VII (przewóz elementów elektrowni wiatrowych).

(dowód: akta kontroli str. 433-463)

Z informacji Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego, Komendy Powiatowej Policji w Nowym Tomyślu wynika, że w trakcie wykonywania czynności służbowych nie ujawniono przypadków nieprawidłowego wykonywania przewozów nienormatywnych przez obiekty mostowe i przepusty będące w zarządzie Powiatu Nowotomyskiego.

(dowód: akta kontroli str. 298-299)

<sup>5</sup> Dz. U. z 2005 r. nr 67, poz. 582 (dalej: rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg i mostów).

<sup>6</sup> Dz. U. z 2013, poz. 1409 ze zm. (dalej: Prawo budowlane).

Z informacji Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego w Poznaniu wynika, że funkcjonariusze Inspekcji nie stwierdzili przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych przez obiekty mostowe znajdujące się w ciągu dróg powiatowych Powiatu Nowotomyskiego.

(dowód: akta kontroli str. 297)

2.3. Ujętym w ewidencji WDP 13 mostom i 2 wiaduktom nadano jednolite numery inwentarzowe (JNI).

Starostwo nie występowało w latach 2014-2015 (I kwartał) o dofinansowanie środkami funduszy unijnych lub subwencji drogowej zadań związanych z przebudową obiektów mostowych będących własnością Powiatu (tym samym nie wystąpiły przypadki odrzucenia wniosków o dofinansowanie przebudowy drogi powiatowej ze względu na niedopełnienie obowiązków związanych z nadaniem JNI lub nieprzekazaniem do GDDKiA informacji o sieci dróg).

(dowód: akta kontroli str. 246-260,358)

2.4. Wydział nie przekazał Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacji o sieci dróg publicznych, w tym o stanie obiektów mostowych za 2013 r. Informację za 2014 r., zgodnie z § 2 ust. 2 oraz załącznikiem do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektów mostowych, tunelach oraz promach<sup>7</sup>, przekazano GDDKiA 26 marca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 269-293, 296)

2.5. Rada Powiatu Nowotomyskiego uchwałą nr VI/44/2011 z 25 maja 2011 r. zlikwidowała Powiatowy Zarząd Dróg (PZD).

Zadania w zakresie zarządzania drogami powiatowymi, obiektami mostowymi oraz przepustami, po zlikwidowanym PZD, realizował WDP zatrudniający dwóch pracowników.

Kierownik WDP posiadał wykształcenie wyższe o specjalności inżynieria środowiska, a pracownik wydziału wykształcenie średnie - technik budownictwa (uzupełniał wykształcenie w zakresie budowy dróg i mostów). Kierownikowi WDP podlegała dziewięcioosobowa grupa pracowników gospodarczych zajmujących się bieżącym utrzymaniem m.in. dróg i obiektów mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 21-37)

Regulamin organizacyjny Starostwa obowiązujący od 26 czerwca 2013 r. stanowił, że do zadań WDP należało m.in.:

- opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich,
- utrzymanie obiektów inżynierskich,
- realizowanie zadań w zakresie inżynierii ruchu,
- prowadzenia ewidencji dróg, obiektów mostowych i przepustów,
- sporządzanie informacji o drogach publicznych i przekazywanie ich GDDKiA,
- przeprowadzanie okresowych kontroli dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników,

<sup>7</sup> Dz. U. nr 67, poz. 583, dalej: rozporządzenie w sprawie informacji o sieci dróg.

- wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie drogowych obiektów inżynierskich, gdy występują bezpośrednie zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.

(dowód: akta kontroli str. 5-20)

Określone w Regulaminie zadania uszczegółowione zostały w zakresach obowiązków pracowników Wydziału.

(dowód: akta kontroli str. 24-33)

WDP nie posiadał wewnętrznych procedur dotyczących przeprowadzania przeglądów bieżących, podstawowych i rozszerzonych dróg i obiektów mostowych.

Realizowanie zadań w zakresie stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów nie było przedmiotem audytu lub kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 357, 406)

2.6. Spośród 62 odcinków dróg powiatowych, w księgach rachunkowych (w ewidencji środków trwałych w grupie 2-*obiekty inżynierii lądowej i wodnej*) ujęto 13 odcinków dróg o wartości 11.562 tys. zł. W ewidencji księgowej Starostwa, do dnia rozpoczęcia kontroli NIK, w grupie 2 nie było ujętych łącznie 16 obiektów mostowych (o wartości 870 tys. zł) stanowiących własność Powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 357, 360, 363-392)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Ewidencja dróg i obiektów mostowych, której obowiązek prowadzenia przez zarządcę dróg wynika z art. 10 ust. 11 oraz art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych, formą i zakresem nie odpowiadała wzorowi określonymu w rozporządzeniu w sprawie ewidencji dróg i mostów. Ewidencja ta, wbrew wymogom określonym w § 9 ust. 1 tego rozporządzenia, nie zawierała mapy techniczno-eksploatacyjnej dla 62 odcinków dróg publicznych, wykazu przepustów o średnicy powyżej 150 cm<sup>8</sup>, a także - do końca 2014 r. - nie prowadzono dziennika objazdu dróg.

Ponadto, dla żadnego z przepustów znajdujących się w ciągu dróg gminnych nie ustalono numeru ewidencyjnego wymaganego na mocy § 7 ww. rozporządzenia (tj. składającego się z jednoliterowego wyróżnika województwa, numeru drogi w formacie sześciocyfrowym oraz numeru przepustu w formacie zapisu pięciocyfrowego).

Posiadane przez WDP dokumenty ewidencyjne prowadzone były w sposób nierzetelny i wbrew postanowieniom § 16 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg i mostów nie były nie bieżąco aktualizowane. W 15 książkach obiektów mostowych, w dziale IV nie zamieszczono danych o przeprowadzonych kontrolach okresowych przewidzianych na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego (dane te ujęto w dziale III dot. kontroli wykonywanych raz w roku). Ponadto, nie wpisano żadnej informacji o prowadzonych remontach lub naprawach obiektów mostowych<sup>9</sup> oraz danych dotyczących zmian w nośności mostu. Ujęte w wykazie obiektów mostowych mosty posiadały nieaktualny wpis w rubryce nr 4 (dotyczącej jednolitych numerów inwentarzowych) o treści: „brak JN1” (numery te zostały nadane w 2005 r.).

W prowadzonej ewidencji nie ujęto obiektu mostowego znajdującego się w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Turkowo (nie ujęto tego mostu w wykazie obiektów mostowych, i nie założono dla niego książki obiektu mostowego). Ponadto, wbrew postanowieniom § 6 pkt 3 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg i mostów,

<sup>8</sup> Obowiązek ten dotyczy dwóch przepustów znajdujących się w ciągu drogi Nr 2709P i Nr 2717P, o średnicy odpowiednio: 200 cm i 300 cm.

<sup>9</sup> Dotyczy m.in. wydatków opisanych w pkt 1.2. niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Wydział nie wystąpił do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o nadanie jednolitego numeru inwentarzowego dla tego obiektu.

Kierownik WDP wyjaśnił, że ze względu na braki kadrowe oraz bieżące remonty dróg, przeoczył obowiązek pełnego prowadzenia ewidencji dróg i obiektów mostowych, jej aktualizacji oraz nadania przepustom numerów ewidencyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 107-109, 261-262, 393 396, 399-400, 468)

2. Ustawa o drogach publicznych w art. 20 pkt 9a stanowi, że do obowiązku zarządcy drogi należy sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad. Rozporządzenie w sprawie informacji o sieci dróg (§ 2) zobowiązuje zarządcę drogi do przesłania informacji o sieci dróg publicznych do końca I kw. danego roku, za rok poprzedni.

W 2014 r. nie została opracowana oraz przesłana Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacja o drogach publicznych i o stanie obiektów mostowych za 2013 r. W przekazanej za 2014 r. informacji nie podano danych o sieci dróg publicznych w granicach administracyjnych miast. Podane w informacji dane (dotyczące ilości obiektów mostowych i ich długości) były niezgodne ze stanem faktycznym (nieaktualne) bowiem ocenę stanu technicznego obiektów mostowych podano na podstawie protokołów z kontroli okresowej przeprowadzonej w 2012 r.

W dniu 15 kwietnia 2015 r. WDP przekazał Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad korektę informacji o stanie dróg i obiektów mostowych za 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 269-294)

Kierownik WDP wyjaśnił, że przeoczył obowiązek przekazania informacji za 2013 r. ze względu na nasilenie prac pozimowych w 2014 r. oraz dwuosobowy, niewystarczający personel Wydziału.

(dowód: akta kontroli str. 296)

3. Z przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>10</sup> (m.in. art. 4, art. 13) wynika wymóg rzetelnego i jasnego przedstawiania sytuacji majątkowej i finansowej, w tym ujmowania w księgach rachunkowych wszystkich składników aktywów i pasywów. Art. 17 tej ustawy stanowi, że konta ksiąg pomocniczych prowadzi się w szczególności dla środków trwałych oraz dokonywanych od nich odpisów amortyzacyjnych lub umorzeniowych. Natomiast art. 20 ust. 1 stanowi, że do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić, w postaci zapisu, każde zdarzenie, które nastąpiło w tym okresie sprawozdawczym.

W księgach rachunkowych Starostwa nieprawidłowo zaewidencjonowano przekazane decyzją Wojewody Wielkopolskiego 49 odcinki dróg powiatowych (ujęto je w grupie 0-grunty) oraz nie zaewidencjonowano 16 obiektów mostowych.

W trakcie prowadzonej przez NIK kontroli, dokonano przeksięgowania 49 odcinków dróg powiatowych o wartości 41.858 tys. zł do grupy II KŚT- *Obiekty Inżynierii lądowej i wodnej*<sup>11</sup>. W grupie tej, na 11 odcinkach dróg powiatowych o wartości 13.716 tys. zł (bez wartości obiektów mostowych), wybudowanych było 15 mostów.

W dniu 4 maja 2015 r. w ewidencji środków trwałych zaewidencjonowano 16 obiektów mostowych o wartości 870 tys. zł (grupa II KŚT).

<sup>10</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 330 ze m

<sup>11</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT), Dz. U. Nr 242, poz. 1622.



Pani Halina Kamińska, Główny Księgowy Starostwa wyjaśniła, że przekazane przez Wojewodę Wielkopolskiego 49 odcinków dróg powiatowych mylnie zaewidencjonowano w ewidencji księgowej jako grunty, a w trakcie kontroli NIK dokonano przeniesienia ich do właściwej grupy KŚT.

(dowód: akta kontroli str. 364-365)

Pan Andrzej Wilkoński, były Starosta podał, że nie informowano go o jakichkolwiek problemach natury technicznej czy organizacyjnej, związanych z obowiązkiem ewidencji dróg i mostów przez służby finansowo-księgowe Starostwa.

(dowód: akta kontroli str. 401-404)

4. Od grudnia 2012 r. do końca I kw. 2015 r. nie wdrożono programu do ewidencjonowania dróg i ulic EWIDR 2010 (funkcja inwentaryzacji - znaki, schematy, książki drogi, wykazy, zastosowanie mapy Google). Koszt zakupionego w 2012 r. prawa do użytkowania tego programu wynosił 4.650,00 zł brutto.

Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>12</sup>, w art. 44 ust. 3 pkt 1a stanowi, że wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów.

Pan Marcin Kamiński kierownik WDP Starostwa wyjaśnił, że: „Zakupione oprogramowanie EWIDR 2010 do prowadzenia ewidencji dróg i obiektów mostowych nie zostało wdrożone, ponieważ V-ce Starosta uznał, że są inne ważniejsze sprawy niż angażowanie pracownika do pracochłonnego wprowadzania danych do tego programu”.

(dowód: akta kontroli str. 386, 400)

Pan Andrzej Wilkoński był Starosta Nowotomyski podał, że nie informowano go o jakichkolwiek problemach z wdrożeniem programu EWIDR 2010, ani o decyzjach o odstąpieniu od jego wdrożenia.

(dowód: akta kontroli str. 396, 400)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Drogi i obiekty inżynierskie ubezpieczono od odpowiedzialności cywilnej zarządcy drogi do kwoty 400 tys. zł za jedno i wszystkie zdarzenia mające miejsce w okresie ubezpieczenia. Ochrona ubezpieczeniowa obejmowała szkody wyrządzone w związku ze stanem technicznym mostów, wiaduktów, kładek (w szczególności spowodowane oderwaniem części konstrukcji lub awarią konstrukcji). Składka roczna za okres od 1 sierpnia 2014 r. do 31 lipca 2015 r. wyniosła 2.587,00 zł.

NIK zwraca uwagę na fakt, że postanowienia umowy ubezpieczenia zwalniają Ubezpieczyciela z obowiązku wypłaty odszkodowania w przypadku braku rocznej kontroli okresowej obiektów infrastruktury drogowej. Wobec nieprzeprowadzenia takich kontroli (co opisane jest w dalszej części wystąpienia), w praktyce Powiat Nowotomyski nie mógłby skorzystać z ochrony ubezpieczeniowej w przypadku zajścia objętego umową zdarzenia.

(dowód, akta kontroli str. 301-337)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie wykonywanie zadań związanych z prowadzeniem wymaganej przepisami ewidencji kontrolowanych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji ich dotyczących.

<sup>12</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 885 t.j.

### 3. Działania prewencyjne w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu faktycznego

3.1. Kontrole okresowe obiektów mostowych przeprowadzono w 2006 r. i 2012 r. W 2012 r. kontrolą objęto stan techniczny 13 mostów i dwóch wiaduktów (w zakresie kontroli rocznej i kontroli rozszerzonej wykonywanej raz na 5 lat). Stosownie do postanowień art. 62 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, ww. kontrole wykonywały osoby posiadające uprawnienia budowlane odpowiedniej specjalności, należące do właściwego samorządu zawodowego.

(dowód: akta kontroli str. 222-226)

Protokoły kontroli okresowych z 2012 r. zawierały adnotację o braku zaleceń remontowych po kontroli wykonanej w 2006 r.

(dowód: akta kontroli str. 113, 125, 137, 145-221)

W latach 2013-2014 nie przeprowadzono kontroli stanu technicznego żadnego z posiadanych obiektów mostowych w zakresie przewidzianym w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane i art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych.

(dowód: akta kontroli str. 395, 399)

3.2. W wyniku przeprowadzonych w 2012 r. kontroli okresowych obiektów mostowych, spośród piętnastu obiektów, trzy oceniono na 2, trzy na ocenę mniejszą niż 3, sześć obiektów posiadało ocenę 3, dwa ocenę powyżej 3 oraz jeden most oceniono na 4<sup>13</sup>. Dwa przepusty o przekroju 200 i 300 cm posiadały ocenę 3. Żaden z sześciu obiektów, które uzyskały ocenę mniejszą niż 3 nie został ujęty w planach remontów na lata 2013-2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 41-45, 145-150, 212-213)

Ustalone nieprawidłowości

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

1. W latach 2013-2014 nie przeprowadzono kontroli okresowych obiektów mostowych w zakresie wymaganym przez art. 62 ust. 1 pkt 1 prawa budowlanego. Prawo budowlane w art. 62 ust. 1 pkt 1 nakłada na właściciela lub zarządcę obiektu budowlanego obowiązek przeprowadzenia co najmniej raz w roku kontroli okresowej, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego obiektu. Ponadto, ustawa o drogach publicznych, w art. 20 pkt 10, nakłada na zarządcę drogowych obiektów inżynierskich obowiązek przeprowadzenia okresowych kontroli ich stanu technicznego ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przeprowadzanie kontroli okresowych należało do WDP (§ 27 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa).

Kierownik WDP wyjaśnił, że nie przeprowadził rocznych kontroli okresowych obiektów mostowych, pomimo zaplanowania na ten cel środków finansowych, ponieważ uznał, że wystarczy przeprowadzenie szczegółowych kontroli raz na pięć lat (jej wyniki i oceny nie zostały uwzględniane w planach finansowych Powiatu).

(dowód: akta kontroli str. 395, 399)

<sup>13</sup> objaśnienia do załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg i mostów - Wzory książek obiektów mostowych i tuneli. 0- stan awaryjny, 1 - stan przedawaryjny, 2 - stan niedostateczny, 3 - stan niepokojący, 4 - stan zadawalający, 5 - stan odpowiedni.

Pan Andrzej Wilkoński, były Starosta wyjaśnił, że „nie polecił podległym mu służbom, aby odstąpiły od rocznych kontroli okresowych obiektów mostowych”.

(dowód: akta kontroli str. 403)

2. W wyniku kontroli okresowych 15 obiektów mostowych, przeprowadzonych w 2012 r., przeprowadzający te kontrole wskazał na potrzebę wykonania pilnych prac remontowych na 15 badanych obiektach oraz określił szacunkową wartość tych prac na kwotę 557,8 tys. zł brutto. W grupie tej znalazło się sześć obiektów, których stan techniczny był niedostateczny lub niepokojący (ocena nie wyższa niż 3).

Żaden z obiektów znajdujących się w niedostatecznym lub niepokojącym stanie technicznym nie został ujęty w planach remontów na lata 2013 - 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 41-45, 145-150, 212-213)

NIK podkreśla, że w 2011 r. ówczesny Zarząd Dróg Powiatowych zlecił opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej remontu mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2747P Boruja Kościelna - Jastrzębsko Stare w m. Szarki na rzece Szarka. Za jej wykonanie zapłacono 9.840,00 zł brutto. Dokumentację tę przejął WDP, a Starostwo pomimo niedostatecznego stanu technicznego, ujawnionego w toku kontroli przeprowadzonej w 2012 r., nie podjęło działań w celu remontu tego obiektu.

W ocenie NIK, postępująca degradacja obiektu powoduje, że dokumentacja projektowa sporządzona w 2011 r. stała się nieaktualna w zakresie zlecenia remontu tego mostu (stała się ona nieadekwatna do faktycznego stanu mostu, pogorszenie jego stanu technicznego wymusiło m.in. konieczność dalszego ograniczenia ciężaru pojazdów poruszających się po obiekcie z 12t do 7t). Tym samym, wydatek na sporządzenie dokumentacji poniesiony został w sposób niezgodny z zasadą celowego i oszczędnego ponoszenia wydatków publicznych, wyrażoną w art. 44 ust. 3 pkt 1a ustawy o finansach publicznych.

Kierownik WDP wyjaśnił, że informował kierownictwo Starostwa o złym stanie technicznym mostu w m. Szarki.

(dowód: akta kontroli str. 399)

Pan Andrzej Wilkoński, były Starosta podał, że nie był informowany o szczegółowym problemie mostu drogowego przez rzekę Szarkę i nie pamięta, aby zlecano opracowanie dokumentacji naprawy tego mostu.

(dowód: akta kontroli str. 404)

Protokół z posiedzenia Zarządu Powiatu z 16 sierpnia 2011 r. zawierał informację, że ówczesny Dyrektor ZDP zapoznał Zarząd Powiatu z kosztami naprawy mostów na rzece Szarka i Obrze w miejscowości Strzyżewo.

(dowód: akta kontroli str. 44)

#### Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie wykonywanie działań prewencyjnych związanych z przeprowadzaniem kontroli okresowych obiektów mostowych.

## **4 Utrzymanie w należyтым stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom**

Opis stanu faktycznego

4.1. Oględzinami objęto 16 obiektów mostowych, z czego oględzin sześciu obiektów<sup>14</sup>, dokonano przy udziale powołanego przez NIK specjalisty z dziedziny projektowania i nadzorowania robót budowlanych w specjalności mostowej.

<sup>14</sup> Mosty te w toku kontroli okresowej przeprowadzonej w 2012 r. uzyskały ocenę mniejszą niż 3

W wyniku oględzin stwierdzono zły stan techniczny:

- nawierzchni jezdni 14 obiektów, (były to zarysowania, pęknięcia, nierówności oraz ubytki asfaltu, w tym całkowicie zniszczona nawierzchnia betonowa jednego mostu-prześwity w belkach oraz przegniła nawierzchnia drewnianego mostu),
- chodników 13 obiektów (uszkodzenia nawierzchni, kap, gzymsów i krawężników),
- balustrad i barier ochronnych - 15 obiektów (uszkodzenia balustrady energochłonnej, balustrady stalowe przerdzewiałe, łuszcząca się farba, niewłaściwe bariery dojazdowe, zbyt niskie balustrady),
- urządzeń odwadniających 16 obiektów (niedrożne przewody odprowadzające wodę spod urządzeń dylatacyjnych, niewłaściwy spadek nawierzchni uniemożliwiający skuteczne odprowadzenie wód opadowych z jezdni do tzw. ścieków skarpowych)
- izolacji pomostów 15 obiektów (przecieki na spodniej płycie mostu lub na przyczółkach),
- urządzeń dylatacyjnych - 15 obiektów (zawilgocenie ścian żwirowych i podłoża przyczółków),
- dojazdów do 13 mostów (nawierzchnia dojazdowa do obiektu była zaniżona, co wskazywało na brak płyty przejściowej pomiędzy drogą i mostem oraz na wypłukanie zasypki przyczółka),
- konstrukcji przęseł 10 mostów (odpadający w ośmiu przypadkach tynk z powierzchni spodniej dźwigarów betonowych, w tym w czterech przypadkach znaczne skorodowanie prętów zbrojeniowych belek, skorodowane w dwóch przypadkach przęsła stalowe),
- przyczółków 13 obiektów (pęknięcia, rysy, zacieki i wykwity, a w jednym przypadku kamienne przyczółki ulegały rozpadowi),
- łożysk na wszystkich obiektach (łożyska zardzewiałe),
- otoczenia 16 obiektów mostowych (stwierdzono roślinność na betonowych skarpach mostów - zakrzaczenia oraz w dwóch przypadkach wystąpiły ograniczenia drożności nurtu rzeki przy moście przez zwalone drzewa i tamującą przepływ wody roślinność).

(dowód: akta kontroli str. 347-350, 467-584)

Porównanie dokumentacji z kontroli stanu technicznego obiektów mostowych, wykonanego podczas kontroli okresowej przeprowadzonej w 2012 r. z dokumentacją stanu technicznego obiektów mostowych sporządzoną podczas oględzin w kwietniu 2015 r., wykazało postępującą degradację obiektów mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 151-211 i 470-584)

4.2. Spośród 16 obiektów mostowych znajdujących się w ciągu dróg powiatowych Powiatu Nowotomyskiego, na czterech obiektach obowiązywały ograniczenia przejazdu ze względu na nośność użytkową obiektów (mosty w okolicach miejscowości: Komorowo 150 KN, Strzyżewo 120 KN, Grubsko/Szarki 120 KN oraz most ujawniony w trakcie kontroli NIK w miejscowości Turkowo 80 KN). Ponadto na obiektach tych obowiązywały ograniczenia prędkości przejazdu.

Ze względu na uszkodzenia stwierdzone w wyniku przeprowadzonych oględzin, wprowadzono dalsze ograniczenia dopuszczalnego ciężaru pojazdów poruszających się po dwóch obiektach mostowych z dotychczas obowiązujących 12t

do 7t<sup>15</sup> (mosty w miejscowości Strzyżewo oraz Grubsko/Szarki). Ponadto ograniczono prędkość przejazdową na kolejnych trzech obiektach mostowych.

Wprowadzone w 2012 r. ograniczenie parametrów nośności mostu do 12 ton i prędkości przejazdu do 40 km/godz. na rzece Obrze w m. Strzyżewo (w ciągu drogi powiatowej nr 2744P), wynikające ze złego stanu technicznego mostu, wymaga objazdu i uniemożliwia korzystanie z najkrótszego połączenia dróg powiatowych z autostradą A2<sup>16</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 107-109, 169-179, 212, 216, 491, 522-584)

4.3. Oznakowanie czterech obiektów mostowych (w zakresie ograniczenia nośności i prędkości przejazdu) nie było ujęte w dokumentacji danego obiektu mostowego oraz w dokumentacji odcinka drogi jak również nie miało odniesienia w organizacji ruchu, ze względu na jej brak. Ostatnie wpisy do ksiąg poszczególnych odcinków dróg i obiektów mostowych dokonane zostały w 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 107-150, 347-350, 467-584)

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji w Nowym Tomyślu podał, że w latach 2012-2014 nie opiniował stałych organizacji ruchu dla dróg powiatowych.

(dowód: akta kontroli str. 299)

4.4. Zarządzający drogami powiatowymi nie korzystał z uprawnień zawartych w art. 129d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>17</sup>, w zakresie wykonywania w obecności funkcjonariusza Policji lub Inspekcji Transportu Drogowego, kontroli ruchu drogowego w stosunku do pojazdów, w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku na oś, w celu zapobieżenia niszczeniu obiektów mostowych, nieprzystosowanych do przenoszenia ruchu ciężkich pojazdów samochodowych.

(dowód: akta kontroli str. 359a).

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Prawo budowlane, w art. 61 pkt 1, nakłada na właściciela lub zarządcę obiektu budowlanego obowiązek jego utrzymania w należytym stanie technicznym. Ponadto art. 70 ust. 1 ww. ustawy zobowiązuje właściciela, zarządcę lub użytkownika takiego obiektu do wykonania napraw stwierdzonych uszkodzeń po przeprowadzonej kontroli, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1-4 oraz do uzupełnienia braków, które mogłyby spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia bądź środowiska, a w szczególności katastrofę budowlaną.

W latach 2012-2015 (I kw.) nie prowadzono działań naprawczych wynikających z kontroli okresowych przeprowadzonych w 2012 r., które wykazały m.in., że spośród 15 badanych mostów, stan techniczny trzech był „niedostateczny”, a trzech był „niepokojący”. Dotyczyły to m.in.: naprawy nawierzchni, uzupełnienia ubytków belek podporęczowych i gzymsów, podwyższenia i malowania balustrad mostu w okolicy miejscowości Trzcianka i Śliwno (ocena 3,0); uzupełnienia ubytków belek podporęczowych, przyczółków, a także podwyższenia i malowania balustrad wiaduktu w okolicy m. Przychodzko (2,71); naprawy umocnienia skarp oraz nawierzchni, wymiany elementów konstrukcji pomostu drewnianego, podwyższenia balustrady drewnianej mostu w m. Strzyżewo (3,0); naprawy nawierzchni i balustrad,

<sup>15</sup> Odpowiadających w przybliżeniu sile odpowiednio: 120 KN i 70 KN

<sup>16</sup> wydłuża przejazd o ok. 8,5 km.

<sup>17</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.

uzupełnienia ubytków konstrukcji pomostów, dźwigarów głównych i przyczółków mostu w okolicy m. Troszczyń (2,0); umocnienia skarp, naprawy nawierzchni, podwyższenia i remontu balustrad, uzupełnienia ubytków konstrukcji dźwigarów mostu w okolicy m. Dakowy Mokre (2,93); naprawy murów przyczółków mostu w okolicy m. Opalenica i Rudniki (2,0), wykonania izolacji i nawierzchni bitumicznej, uzupełnienia ubytków konstrukcji pomostu, dźwigarów głównych, przyczółków mostu w okolicy m. Grubsko i Szarki (2,0).

Brak bieżącej naprawy i remontów spowodował pogorszenie stanu technicznego tych obiektów mostowych, co potwierdziły przeprowadzone przez NIK oględziny. Wprowadzone przez Zarządzającego na obiektach mostowych dalsze ograniczenia nośności i prędkości przejazdu świadczą o postępującej degradacji tych obiektów, do której przyczynia się niewykonywanie zaleconych napraw i remontów.

NIK zwraca uwagę, że w 2014 r., z zaplanowanych środków na zakup usług remontowych dla całego zasobu dróg powiatowych wynoszących pierwotnie 1.054 tys. zł, wydatkowano tylko 736,9 tys. zł (70 % pierwotnego planu). Kierownik WDP wyjaśnił, że: „Zalecenia z przeglądu 5 letniego mostów realizowano w ograniczonym zakresie ze względu na brak środków finansowych”. Ponadto podał, że w ograniczonym zakresie prowadzono prace utrzymaniowe, które dotyczyły bieżącego oczyszczenia obiektu z piasku i zieleni, a podczas spotkań z kierownictwem Starostwa zgłaszał problemy dotyczące stanu mostów w miejscowości Szarki i Strzyżewo (spotkania te nie były dokumentowane).

(dowód: akta kontroli str. 395-396, 399)

Pan Andrzej Wilkoński, były Starosta Nowotomyski wyjaśnił, że nie pamięta, aby był informowany o wynikach kontroli rozszerzonej obiektów mostowych z 2012 r., a także, żeby był informowany o potrzebach finansowych dotyczących remontu mostu w Strzyżewie.

(dowód: akta kontroli str. 403)

Na podstawie raportu sporządzonego przez uczestniczącego w oględzinach specjalistę, kontroler poinformował Starostę (przekazując kopię raportu) o stanie technicznym obiektów mostowych zagrażających zdrowiu ludzkiemu albo mogących spowodować znaczną szkodę w mieniu.

Pismem z 8 maja 2015 r., Wicestarosta Nowotomyski poinformował kontrolera o wprowadzonym oznakowaniu ograniczającym nośność i prędkość przejazdu na zagrożonych mostach, zleconych ekspertyzach i dokumentacjach remontu obiektów mostowych, wzmocnieniu ustroju nośnego mostu w miejscowości Rudniki.

(dowód: akta kontroli str. 465-465a)

Pismem z 4 maja 2015 r. kontroler poinformował Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Nowym Tomyślu o stanie obiektów mostowych zagrażających zdrowiu i bezpieczeństwu ludzi oraz mogących spowodować znaczną szkodę w mieniu.

(dowód: akta kontroli str. 466)

2. WDP nie prowadził rejestru zatwierdzonych organizacji ruchu na drogach powiatowych. Żaden z 62 odcinków nie posiadał sporządzonej i zatwierdzonej organizacji ruchu. W latach 2000-2014, tj. po przejęciu dróg publicznych od GDDKiA, Starostwo wyremontowało i przebudowało 11 odcinków dróg powiatowych, które nie posiadały organizacji ruchu. Nie opracowano również organizacji ruchu dla czterech odcinków dróg, w pasie których były obiekty mostowe, na których od 2012 r. wprowadzono ograniczenia nośności i prędkości przejazdu.

Art. 20 pkt 5 ustawy o drogach publicznych zobowiązuje zarządcę drogi do realizowania zadań w zakresie inżynierii ruchu. Również § 3 ust. 1 pkt 2 oraz § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>18</sup>, zobowiązuje zarządcę drogi do opracowania lub zlecenia opracowania projektu organizacji ruchu oraz do opracowania i wprowadzenia stałej organizacji ruchu na nowo wybudowanej lub przebudowanej drodze.

Kierownik WDP podał, że w okresie funkcjonowania Powiatowego Zarządu Dróg, a następnie WDP, nie opracowano dla modernizowanych i remontowanych dróg powiatowych stałej organizacji ruchu ze względu na braki kadrowe i ograniczenia środków finansowych oraz nie zlecano tych prac podmiotom zewnętrznym.

(dowód: akta kontroli str. 362, 396)

Uwaga dotycząca badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że jedną z istotnych przyczyn stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości był brak sprawnego systemu kontroli zarządczej w Starostwie. Słabość nadzoru i kontroli polegała na niewystarczającej skuteczności działań nadzorczych nad WDP przy organizacyjnej i kadrowej szczupłości tego Wydziału (2 etaty), którego praca polegała głównie na doraźnym działaniu (zlecenie drobnych napraw nawierzchni dróg). Świadczą o tym zaniechania w zakresie sporządzania dokumentacji (nieopracowanie planu rozwoju sieci dróg powiatowych oraz nierzetelne prowadzenie ewidencji dróg i obiektów mostowych oraz przepustów), niewykonywanie obowiązków sprawozdawczych (nieprzesłanie informacji o stanie dróg i obiektów mostowych za 2013 r.), a także bezpodstawne odstępowanie od kontroli rocznych.

Zarządzeniem nr 8/2014 z 8 kwietnia 2014 r. Starosta Nowotomyski wprowadził organizację i zasady funkcjonowania systemu kontroli zarządczej. Zarządzenie to przekazano Kierownikom komórek organizacyjnych Starostwa. Wykonanie zarządzenia powierzono Sekretarzowi Powiatu, jednak stwierdzone w toku kontroli NIK nieprawidłowości wskazują, że w zakresie działalności WDP nie funkcjonowała ona właściwie.

(dowód: akta kontroli str. 404)

Pan Ireneusz Kozecki Starosta Nowotomyski podał, że nie dokonał oceny funkcjonowania kontroli zarządczej WDP.

(dowód: akta kontroli str. 397)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie realizowanie zadań związanych z utrzymaniem w należytym stanie technicznym drogowych obiektów inżynierskich Powiatu Nowotomyskiego.

## 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 Kontroli<sup>19</sup>, wnosi o:

- 1) sporządzenie planu rozwoju sieci dróg oraz planu finansowania budowy, przebudowy, remontu dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich i przekazanie planu rozwoju sieci dróg organom właściwym do spraw planowania przestrzennego,

<sup>18</sup> Dz. U. z 2003 r. nr 177, poz. 1729

<sup>19</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82, ze zmianami

- 2) rzetelne prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych i przepustów,
- 3) zapewnienie rzetelnego sporządzania i przekazywania Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacji o sieci dróg publicznych i stanie obiektów mostowych,
- 4) wykonywanie przewidzianych Prawem budowlanym obowiązkowych kontroli okresowych obiektów mostowych,
- 5) podjęcie działań zmierzających do utrzymania obiektów mostowych we właściwym stanie technicznym, w szczególności tych, których stan jest niedostateczny lub niepokojący,
- 6) rozważenie wdrożenia programu do ewidencji dróg i obiektów mostowych EWIDR 2010,
- 7) wprowadzenie na zarządzanych odcinkach dróg odpowiednich organizacji ruchu.

## 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 Poznaniu.

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 uwagi 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.

Poznań, dnia 18 czerwca 2015 r

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Poznaniu

Kontroler  
Ryszard Kokociński  
główny specjalista k. p.

Dyrektor  
z. up. Tomasz Nowiński  
Wicedyrektor

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*