



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.011.04.2015
P/15/094

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/094 - Przeciwdziałanie niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Bydgoszczy
Kontrolerzy	1. Tadeusz Bejgerowski, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr 94709 z dnia 22 czerwca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1, 2) 2. Andrzej Szulc, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94725 z dnia 24 lipca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3, 4)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Powiatowych w Aleksandrowie Kujawskim z siedzibą w Odolionie ¹ , ul. Szosa Ciechocińska 22, 87-800 Aleksandrów Kujawski
Kierownik jednostki kontrolowanej	Jacek Kowalewski, Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Aleksandrowie Kujawskim z siedzibą w Odolionie ² (dowód: akta kontroli str. 5-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności³

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działania ZDP, w latach 2012-2014⁴, w zakresie przeciwdziałania niszczeniu dróg powiatowych przy budowie odcinków autostrady A1⁵, polegające na podpisaniu z wykonawcami budowy tych odcinków umów służących ochronie dróg powiatowych wykorzystywanych przy budowie, monitorowaniu ich stanu technicznego oraz egzekwowaniu napraw zniszczeń lub uszkodzeń odcinków dróg powiatowych użytkowanych przez pojazdy wykorzystywane przy budowie tej autostrady, a także terminowe przysyłanie rocznych informacji o sieci dróg publicznych do Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy⁶.

W wyniku kontroli stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- trzy z 10 objętych kontrolą dróg powiatowych nie zostały poddane kontroli okresowej „pięcioletniej”, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia, co stanowiło naruszenie art. 20 pkt 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷ oraz art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia

¹ Dalej: „ZDP” lub „Zarząd”.

² Dalej: „Dyrektor ZDP”.

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

⁴ Okres objęty kontrolą to lata 2012-2014 z uwzględnieniem okresów wcześniejszych i późniejszych, jeśli zdarzenia mające wówczas miejsce miały wpływ na kontrolowany okres.

⁵ Budowa Autostrady A1 Toruń – Stryków na odcinkach: I Czerniewice - Odolion od km 151+900 do km 163+300, II Odolion - Brzezie od km 163+300 do km 186+366; dalej: „odcinki autostrady A1”.

⁶ Dalej: GDDKiA Oddział w Bydgoszczy.

⁷ Dz. U. z 2015 r. poz. 460 ze zm. - dalej: „ustawa o drogach”.

7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane⁸. Ponadto pozostałe siedem dróg powiatowych nie zostało objętych tą kontrolą w 2012 r. i 2013 r. oraz w latach wcześniejszych, kontrolę przeprowadzono dopiero w 2014 r.;

- jedna z 10 objętych kontrolą dróg powiatowych nie została w 2012 r. i 2013 r. poddana tzw. „rocznej” kontroli stanu technicznego, co stanowiło naruszenie art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych oraz art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa Budowlanego;
- w dzienniku objazdu dróg nie podawano części danych wskazanych w załączniku nr 2 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 tunelom⁹, czym naruszono § 9 ust. 1 pkt 2 i § 11 tego rozporządzenia;
- w 10 skontrolowanych książkach dróg nie zamieszczano informacji o przeprowadzonych co najmniej raz w roku kontrolach wymienionych w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego, a w sześciu z 10 skontrolowanych książek – informacji o przeprowadzonych co najmniej raz na pięć lat kontrolach okresowych wymienionych w art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, czym naruszono § 9 ust. 1 pkt 1 i § 11 rozporządzenia MI w sprawie numeracji dróg, nakładających na zarządcę drogi obowiązek prowadzenia książki drogi, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do tego rozporządzenia.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Monitorowanie przez zarządców dróg samorządowych stanu i zniszczeń dróg lokalnych

1.1. Legalność i rzetelność działań w zakresie zachowania właściwego stanu technicznego powiatowej sieci drogowej

Opis stanu
faktycznego

1. W latach 2012-2014 w ZDP obowiązywały Regulaminy Organizacyjne¹⁰ zatwierdzone przez Zarząd Powiatu w Aleksandrowie Kujawskim¹¹, w których określono zakresy działania komórek organizacyjnych i pracowników w zakresie zarządzania drogami. Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym sprawy związane m.in. z utrzymaniem dróg i obiektów mostowych oraz nadzór nad służbą liniową powierzono Działowi Utrzymania Dróg i Mostów¹². W tym dziale utworzono stanowiska Kierownika Działu, ds. utrzymania dróg i gospodarki materiałowej (1 etat), ds. rozwoju sieci drogowej, zarządzania ruchem i ochrony pasa drogowego (1 etat) oraz służby liniowej (10 etatów). Nadzór nad DUDiM sprawował Zastępca Dyrektora ZDP.

Dyrektor ZDP przekazał pracownikom wytyczne: „Zasady usuwania drzew i krzewów w pasie drogowym” oraz „Zajęcie pasa drogowego, umieszczanie reklamy, uzgadnianie zjazdu”, zawierające ogólne zasady wydawania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, wskazujące dokumenty jakie należy załączyć do wniosku w zależności od rodzaju zajęcia pasa drogowego, termin złożenia

⁸ Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm. – dalej: „Prawo budowlane”.

⁹ Dz. U. Nr 67, poz. 582 – dalej rozporządzenie MI w sprawie numeracji dróg.

¹⁰ Uchwała nr 231/2010 Zarządu Powiatu w Aleksandrowie Kujawskim z dnia 01 kwietnia 2010 r. w sprawie uchwalenia regulaminu organizacyjnego Zarządu Dróg Powiatowych w Aleksandrowie Kujawskim z/s w Odolonie; Uchwała nr 227/2013 Zarządu Powiatu w Aleksandrowie Kujawskim z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie uchwalenia regulaminu organizacyjnego Zarządu Dróg Powiatowych w Aleksandrowie Kujawskim z/s w Odolonie.

¹¹ Dalej: „Zarząd Powiatu”.

¹² Dalej: „DUDiM”.

wniosku oraz miejsce wnoszenia opłat. Na stronie <http://www.zdp.aleksandrow.pl/> zamieszczono wzory wniosków.

Zastępca Dyrektora ZDP posiadał uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogi, a także uczestniczył w szkoleniu dotyczącym m.in. zarządzania drogami. Kierownik Działu posiadał uprawnienia pozwalające na sprawowanie samodzielnych funkcji obejmującej kierowanie, nadzorowanie i kontrolowanie techniczne budowy i robót w specjalności konstruktorsko-inżynierskiej w zakresie mostów, wiaduktów i przepustów oraz nieskomplikowanych odcinków dróg. Ponadto Kierownik DUDiM oraz pracownik zatrudniony na stanowisku ds. utrzymania dróg brali udział w szkoleniach dotyczących m.in. zarządzani pasem drogowym. Pracownicy służby liniowej posiadali uprawnienia niezbędne przy wykonywaniu robót związanych z utrzymaniem dróg.

(dowód: akta kontroli str. 10-37, 38-76, 104-108)

ZDP w maju 2013 r. wraz z Wicestarostą oraz przedstawicielami gmin powiatu aleksandrowskiego opracowali „Plan Komunikacji Drogowej”, w którym zawarto model skomunikowania dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi i wojewódzkimi prowadzącymi do Autostrady A1. W latach 2012-2014 ZDP przekazywał co roku Zarządowi Powiatu plany dotyczące napraw zarządzanych dróg powiatowych, w których wskazywano odcinki dróg przeznaczone do remontu. W badanym okresie na terenie powiatu nie budowano nowych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 38, 43, 109-125, 126, 128, 132, 136, 137)

W okresie objętym kontrolą ZDP zarządzał drogami powiatowymi o łącznej długości od 210,5 km w 2012 r. i 2013 r. do 206,8 w 2014 r. Ruch pojazdów obsługujących budowę odcinków autostrady A1 w 2012 r. i 2013 r. odbywał się na 10 drogach powiatowych¹³ o łącznej długości odpowiednio 38,15 km i 41,02 km.

(dowód: akta kontroli str. 100, 102)

ZDP prowadził książki drogi oddzielnie dla każdego odcinka drogi oraz dziennik objazdu dróg. W latach 2012-2014 objazdami objęto wszystkie odcinki dróg wykorzystywane przez pojazdy obsługujące budowę odcinków autostrady A1, a w dzienniku objazdu dróg wpisywano stwierdzone uszkodzenia. W badanym okresie dokonywano wpisów odnoszących się również do uszkodzeń spowodowanych przez samochody obsługujące budowę odcinków autostrady A1 oraz informacje o wyremontowaniu dróg przez wykonawcę budowy autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 102-103, 138-227)

Wszystkie 10 dróg powiatowych wykorzystywanych przy budowie odcinków autostrady A1 objęto w 2014 r. roczną kontrolą stanu technicznego, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawo budowlanego. Natomiast w 2012 r. i 2013 r. tymi kontrolami objęto dziewięć z 10 dróg.

Siedem z 10 dróg zostało w 2014 r. objętych kontrolą okresową wskazaną w art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego (tj. tzw. „kontrolą pięcioletnią”) polegającą na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia. Żadna z 10 dróg nie była objęta taką kontrolą w latach wcześniejszych.

¹³ Dotyczy dróg powiatowych nr: 2528 C Żyrosławice – Przybranowo; 2603 C Ciechocinek – Siutkowo ; 2605 C Stara Wieś – Nieszawa; 2606 C Służewo - Wólka; 2608 C Konradowo – Siniarzewo; 2610 C Turzno – Seroczki; 2612 C Nieszawa – Ujma Duża; 2615 C Waganiec – Zbrachlin; 2616 C Przybranowo – Koneck; 2618 C Spoczynek – Zbrachlin.

W protokołach z kontroli okresowych zamieszczano informacje o uszkodzeniach nawierzchni przez pojazdy obsługujące budowę odcinka autostrady oraz o naprawach dokonanych przez wykonawcę budowy odcinka autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 104, 228-278)

ZDP sporządzał i terminowo przekazywał do O/GDDKiA roczne informacje o sieci dróg publicznych. W informacjach podawano m.in. liczbę wypadków, która w latach 2012 - 2014 wyniosła odpowiednio 28 , 18 wypadków i 12 wypadków.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że Zarząd nie otrzymał informacji o zdarzeniach drogowych bezpośrednio związanych z budową odcinków autostrady A1.

(dowód: akta kontroli str. 38, 44, 78-99, 102)

1.2. Monitoring stanu technicznego dróg zlokalizowanych w pobliżu budowanych odcinków autostrady A1

Oprócz opisanych powyżej objazdów dróg powiatowych ZDP prowadził bieżący nadzór nad stanem technicznym dróg zlokalizowanych w pobliżu budowanych odcinków autostrady A1 poprzez dokonywanie wspólnych objazdów z przedstawicielem wykonawcy budowy, z których sporządzano notatki (protokoły) podpisywane przez przedstawicieli ZDP oraz wykonawcy. Ponadto pracownicy ZDP dokonywali sprawdzenia stanu dróg bez udziału przedstawicieli wykonawcy, z których również sporządzali notatki. Wykorzystywano także informacje uzyskane od mieszkańców i przedstawicieli gmin powiatu aleksandrowskiego. Stwierdzone uszkodzenia dokumentowano wykonując zdjęcia uszkodzonych odcinków dróg.

(dowód: akta kontroli str. 105, 279-281-289, 394)

1.3. Zapewnienie bezpieczeństwa lokalnego ruchu drogowego w trakcie budowy autostrady A1

W latach 2012-2014 nie wydawano zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, wykorzystywanych przy budowie odcinka autostrady, a także nie zgłaszano przejazdów pojazdów nienormatywnych na podstawie zezwoleń wydawanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wykorzystywanych przy budowie dróg ekspresowych i autostrad.

(dowód: akta kontroli str. 300, 302, 304, 307)

W powiecie aleksandrowskim stałą organizację ruchu stanowiła dokumentacja przyjęta przed 1999 r. i przekazana ZDP przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie ZDP opracowuje projekty organizacji ruchu dla poszczególnych dróg powiatowych. Opracowanie projektów poprzedzone zostało inwentaryzacją tych dróg. ZDP planuje przekazanie do zatwierdzenia Staroście aleksandrowskiemu do końca 2015 r. projektów organizacji ruchu dla dróg zinwentaryzowanych. Do dnia 11 września 2015 r. zinwentaryzowano 7 z 10 dróg wykorzystywanych przez samochody obsługujące budowę odcinków autostrady. Dyrektor ZDP wyjaśnił, że do końca roku zostaną przekazane do zatwierdzenia projekty stałej organizacji ruchu dla wszystkich 10 dróg.

Dla wszystkich dróg wykorzystywanych przy budowie odcinków autostrady A1 ustalono tymczasowe organizacje ruchu. Przestrzeganie organizacji było sprawdzane przez pracowników ZDP. W przypadku stwierdzenia braku zastosowania oznakowania zgodnego z zatwierdzoną czasową organizacją ruchu ZDP zwracał się do wykonawcy o jego uzupełnienie.

(dowód: akta kontroli str. 104, 300-310)

ZDP pismem z dnia 18 września 2013 r. zwrócił się do Inspekcji Transportu Drogowego w Bydgoszczy i Komendy Powiatowej Policji w Aleksandrowie Kujawskim z prośbą o kontrole dróg powiatowych, wskazując, że po drogach powiatowych odbywa się ruch kołowy samochodów znacznie przekraczających dopuszczalny nacisk na oś przeznaczony na drogi powiatowe. W latach 2012 – 2014 Inspekcja Transportu Drogowego nie przekazała ZDP informacji o karach nałożonych na użytkowników dróg powiatu aleksandrowskiego. W toku kontroli Komendant Powiatowy Policji w Aleksandrowie Kujawskim poinformował, że w latach 2012 – 2014 nie odnotowano zdarzeń drogowych, wynikających ze złego stanu technicznego lub złego stanu oznakowania dróg, związanego z budową odcinków autostrady A1.

(dowód: akta kontroli str. 105, 126, 128, 300, 303, 311-315)

1.4. Nadzór nad działalnością Zarządu oraz realizacja wniosków pokontrolnych NIK z poprzednich kontroli

W okresie objętym kontrolą Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Aleksandrowie Kujawskim¹⁴ przeprowadził w ZDP dwie kontrole. Dotyczyły one przestrzegania przepisów rozdziału 6 Prawa budowlanego. W 2012 r. kontrolą objęto most drogowy na drodze powiatowej nr 2528 C. W wyniku kontroli wydano zalecenia odnośnie poprawy stanu technicznego i oznakowania mostu. W 2014 r. kontrolą objęto trzy drogi powiatowe¹⁵ i w jej wyniku wydano zalecenia dotyczące przeprowadzenia pięcioletnich kontroli stanu technicznego dróg, uzupełnienia książek dróg oraz poprawy stanu technicznego dróg. ZDP wykonał zalecenia wynikające z kontroli PINB. Poza niniejszą kontrolą Najwyższa Izba Kontroli nie przeprowadzała innych kontroli w ZDP.

(dowód: akta kontroli str. 316-329)

W okresie objętym kontrolą Zarząd Powiatu sprawował nadzór nad ZDP prowadząc kontrole dotyczące celowości i gospodarności wydatkowania środków publicznych oraz na podstawie składanych przez Zarząd sprawozdań finansowych i sprawozdań z kontroli zarządczej, a także poprzez bieżący nadzór związany z wywiązywaniem się przez ZDP z powierzonych zadań. W 2012 r. w ZDP przeprowadzono audyt mający na celu ocenienie adekwatności, efektywności i skuteczności działania procedur kontroli wewnętrznej w obszarze systemu zakupów. Zagadnienia dotyczące niszczenia dróg powiatowych przy budowie dróg ekspresowych nie były przedmiotem audytu wewnętrznego Starostwa Powiatowego w Aleksandrowie Kujawskim i nie zostały zawarte w obszarach ryzyka tego audytu.

Starosta Aleksandrowski wyjaśnił m.in., że Zarząd Powiatu posiadał dostateczną wiedzę odnośnie budowy odcinka autostrady oraz niszczenia dróg powiatowych przez jej wykonawcę. Dlatego dodatkowe procedury w postaci audytu nie były prowadzone.

(dowód: akta kontroli str. 104, 304-307, 319-320)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W latach 2012 -2014¹⁶ oraz wcześniejszych trzy z 10 objętych kontrolą dróg powiatowych¹⁷ nie zostało poddanych tzw. „pięcioletniej” kontroli okresowej wynikającej z art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego, a polegającej na sprawdzeniu

¹⁴ Dalej: „PINB”.

¹⁵ nr 2528 C Żyrosławice – Przybranowo; 2601 C Otloczyn Ciechocinek; 2605 C Stara Wieś – Nieszawa.

¹⁶ ZDP planuje przeprowadzić te kontrole w 2015 r. – według stanu na 31 sierpnia 2015 r.

¹⁷ 2603 C- Ciechocinek – Siutkowo; 2608 C – Konradowo – Siniażewo; 2610 C – Turzno – Seroczki

stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia. Do tych czynności zobowiązują również przepisy art. 20 pkt 10 ustawy o drogach.

Ponadto pozostałe siedem¹⁸ dróg powiatowych nie zostało objętych powyższą kontrolą w 2012 r. i 2013 r. oraz w latach wcześniejszych, kontrolę przeprowadzono dopiero w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 101, 228-278)

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że pracę w ZDP rozpoczął 17 października 2011 r. Wszystkie drogi powiatowe były objęte kontrolą stanu technicznego, co udokumentowano w dzienniku objazdu dróg i Dziennikach Pracy Służby Liniowej¹⁹, a od 2012 r. ZDP posiada roczne przeglądy tych dróg. Dyrektor przyjął zasadę, że od 2012 r. wykona roczne przeglądy dróg, a po czterech latach na wszystkich drogach przeglądy pięcioletnie, żeby wprowadzić systematyczność do sprawozdawczości i dokumentacji. Ponadto ZDP w 2012 r. zlecił inwentaryzację dróg powiatowych i na tej podstawie dokonywał przeglądów dróg. Żaden przepis nie sankcjonuje, które przeglądy powinny być pierwsze, roczne czy pięcioletnie, dlatego też zasadnym było zrobienie inwentaryzacji dróg, rocznych przeglądów i zakończenie tych prac przeglądami pięcioletnimi. Jednak w 2014 r. dokonano na większości dróg powiatowych przeglądów pięcioletnich, ponieważ takie były zalecenia PINB. To było przyczyną wykonania zarówno rocznych, jak i pięcioletnich przeglądów w roku 2014.

Zastępca Dyrektora ZDP wyjaśnił m.in., że na tych drogach były przeprowadzane kontrole jednak nie zostały one prawidłowo udokumentowane.

(dowód: akta kontroli str. 130, 131, 134-135, 330, 331, 333)

Izba zwraca uwagę, że wykonywanie kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego nie jest uzależnione od przeprowadzenia przeglądów rocznych oraz okresów zatrudnienia osób odpowiedzialnych za ich przeprowadzenie lecz od okresu użytkowania obiektu budowlanego, które powinny być poddawane tej kontroli co najmniej raz na pięć lat. Takie podejście potwierdzają również wyniki kontroli PINB przeprowadzonej 2014 r.

2. Jedna²⁰ z 10 objętych kontrolą dróg powiatowych nie została w 2012 r. i 2013 r. poddana tzw. „rocznej” kontroli stanu technicznego, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa Budowlanego. Do tych czynności zobowiązuje również art. 20 pkt 10 ustawy o drogach.

(dowód: akta kontroli str. 101, 228, 229, 239)

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że droga powiatowa Nr 2605 C była drogą dojazdową do placu budowy, jakim była budowa autostrady. Zgodnie z umową zawartą w 2010 r. z wykonawcą odcinków autostrady A1, na drodze Nr 2605 C prowadzone były objazdy pracowników ZDP wraz z przedstawicielami wykonawcy i na bieżąco usuwano wszelkie uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu użytkowników ruchu drogowego. Przeglądy dróg ujętych w tej umowie i będących drogami dojazdowymi do autostrady miały być dokonane pod kątem uszkodzeń i zakresu niezbędnych robót do wykonania w ramach remontu i po spisaniu protokołu miały zostać naprawione i oddane protokolarnie ZDP. Ponadto na opisywanej drodze został wybudowany wiadukt przechodzący ponad DK-91 znajdujący się na gruncie

¹⁸ 2528 C – Żyrosławice – Przybranowo; 2605 C – Stara Wieś – Nieszawa; 2606 C – Służewo – Wólka; 2612 C – Nieszawa – Ujma Duża; 2615 C – Waganiec – Zbrachlin; 2616 C – Przybranowo – Koneck; 2618 C – Spoczynek – Zbrachlin

¹⁹ Ewidencja własna PZD.

²⁰ Nr 2605 C – Stara Wieś – Nieszawa

GDDKiA i do dnia dzisiejszego nie został on oficjalnie przekazany protokołem jako część drogi powiatowej Nr 2605 C. Jest on utrzymywany przez GDDKiA i formalnie nie jest częścią drogi powiatowej Nr 2605 C, w której ciągu został wybudowany. Droga nie została objęta formalnym przeglądem rocznym, z tej przyczyny, że formalnie nie miała ciągłości w postaci braku przekazania przez GDDKiA "na stan" ZDP. Wszelkie formalne przeglądy spisane protokołem miały się odbyć po przekazaniu wiaduktu. Pomimo takiego stanu faktycznego i prawnego ZDP monitorował drogę, remontował ją i w należytej staranności utrzymywał pas drogowy w możliwie jak najlepszym stanie.

Zastępca Dyrektora ZDP wyjaśnił m.in., że ta droga była systematycznie patrolowana i oceniana pod względem technicznym.

(dowód: akta kontroli str. 130, 134, 330, 333)

Zgodnie z § 2 ust. 1 umowy z 1 grudnia 2010 r.²¹ drogi powiatowe miały być jedynie wykorzystywane przez pojazdy obsługujące budowę autostrady. Przedmiotowa droga pozostawała w zarządzie ZDP i Dyrektor nie był zwolniony z obowiązku przeprowadzenia co najmniej raz w roku kontroli, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego. Ponadto wybudowanie w ciągu drogi wiaduktu, który nie został przekazany ZDP nie powoduje utraty zarządu nad całą drogą powiatową. Zdaniem NIK, ZDP nadal był zobowiązany do zarządzania pozostałym odcinkiem drogi i zobowiązanie to wykonywał, jednak zobowiązany był również do przeprowadzania co najmniej raz w roku przeglądów stanu technicznego tej drogi.

(dowód: akta kontroli str. 335)

3. W latach 2012-2014 w dzienniku objazdu dróg nie podawano części danych wskazanych we wzorze stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia MI w sprawie numeracji dróg. Powyższe dotyczy braku podania:

- numeru ewidencyjnego objeżdżanego odcinka drogi w okresie od 10 stycznia 2012 do 4 maja 2012 r.;
- zaleceń pokontrolnych i terminu realizacji dla objazdów, podczas których stwierdzono uszkodzenia dróg – dotyczy pięciu objazdów w 2012 r., sześciu w 2013 r. i pięciu w 2014 r.;
- daty wykonania wpisanych w dziennik objazdu dróg zaleceń pokontrolnych - dotyczy ośmiu zaleceń w 2012 r. i 3 w 2013 r.

Zgodnie § 9 ust. 1 pkt 2 i § 11 rozporządzenia MI w sprawie numeracji dróg zarządca drogi zobowiązany jest do prowadzenia dziennika objazdu dróg, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do tego rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 133, 168-227)

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że w ZDP funkcjonował druk o nazwie Rejestr Działań, w którym na podstawie zapisów w dzienniku objazdów, wskazywano zadania do wykonania. W Rejestrze Działań odnotowywano czy zadanie zostało wykonane lub czy jest w trakcie realizacji. Ponadto w Dzienniku Pracy Służby Liniowej odnotowano kto, jakim sprzętem i kiedy wykonał zapisane w Rejestrze Działań zadanie. Brak wskazanych wpisów mógł być spowodowany przeświadczeniem pracowników prowadzących objazdy, że skoro wypełniane są inne dokumenty dotyczące tych samych zadań, ich opisy i terminy wykonania, to niekoniecznie trzeba powielać zapisy, które już znalazły swoje odzwierciedlenie w innych dokumentach, a znajdują się w jednym segregatorze i w każdej chwili w razie potrzeby można uzyskać niezbędne informacje.

²¹ Umowa nr A/10/2022/RK/027

Zastępca Dyrektora ZDP wyjaśnił m.in., że podawano nazwę odcinka drogi bez numeru, a obecnie wpisywany jest numer drogi.

(dowód: akta kontroli str. 131, 135, 331, 333)

W ocenie NIK, prowadzenie dodatkowych ewidencji nie zwalnia ZDP z prowadzenia dziennika objazdu według wzoru przewidzianego w rozporządzeniu MI w sprawie numeracji dróg.

4. W książkach drogi nie zamieszczano informacji o przeprowadzonych kontrolach okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 Prawa budowlanego, tj. we wszystkich 10 skontrolowanych książkach drogi nie zamieszczono informacji o przeprowadzonych kontrolach „rocznych”²², a w sześciu – o kontrolach przeprowadzonych co najmniej raz na 5 lat²³.

Zgodnie § 9 ust. 1 pkt 1 i § 11 rozporządzenia MI w sprawie numeracji dróg, zarządca drogi zobowiązany jest do prowadzenia książki drogi, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do tego rozporządzenia.

(dowód: 138-165)

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że w brak informacji w książkach dróg o przeprowadzonych kontrolach, wynika z tego, że w ZDP uważano iż wszelkie informacje zawarte były w protokołach przeglądów rocznych i pięcioletnich, które znajdują się w osobnym segregatorze dla każdej drogi razem z książkami dróg oraz inną dokumentacją drogi.

Zastępca Dyrektora ZDP wyjaśnił m.in., że „przykładał zbyt mały nacisk do udokumentowania w książkach drogi przeprowadzonych kontroli”.

(dowód: akta kontroli str. 131, 135, 331, 333)

Ocena częściowa

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

2. Egzekwowanie przez zarządców dróg samorządowych naprawy zniszczeń i uszkodzeń powstałych przy budowie odcinka autostrady.

2.1. Porozumienia (umowy) z wykonawcami budowy autostrady A1 w zakresie sposobu korzystania z dróg powiatowych

Opis stanu faktycznego

ZDP zawarł z wykonawcami budowy odcinków autostrady A1 trzy umowy, w których określono zasady korzystania z dróg powiatowych przez samochody obsługujące budowę autostrady A1. Dyrektor ZDP wyjaśnił, że umowy zawarto z inicjatywy Zarządu.

W dniu 1 grudnia 2010 r. zawarto umowę²⁴ z konsorcjum²⁵ SRB Civil Engineering Ltd. spółka zarejestrowana w Irlandii, PGB S.A. z siedzibą w Wysogotowie, APRIVIA S.A. z siedzibą w Wysogotowie, HYDROBUDOWA POLSKA S.A. z siedzibą w Wysogotowie, John Sisk & Son Ltd. spółka zarejestrowana w Irlandii, w imieniu i na rzecz których działali łącznie SRB Civil Engineering Ltd. i APRIVIA S.A.

²² Dotyczy książki drogi nr: 2528 C (za lata 2012, 2013); 2603 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2605 C (za lata 2012, 2013); 2606 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2608 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2610 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2612 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2615 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2616 C (za lata 2012, 2013, 2014); 2618 C (za lata 2012, 2013, 2014)

²³ Dotyczy książki drogi nr: 2606 C za 2014 r.; 2610 C za 2014 r.; 2612 C za 2014 r.; 2615 C za 2014 r.; 2616 C za 2014 r.; 2618 C za 2014 r.

²⁴ Umowa nr A/10/2022/RK/027, którą objęto drogi o nr 2528 C, 2603 C, 2605 C, 2606 C, 2608 C, 2610 C, 2612 C, 2615 C, 2616 C, 2618 C, dalej: „umowa z 1 grudnia 2010 r.”.

²⁵ Dalej: „Konsorcjum I”.

Umowa została zawarta na czas do zakończenia budowy odcinka autostrady A1. Do obowiązków Konsorcjum I należało m.in. czyszczenie jezdni i usuwanie nadmiaru ziemi z pobocza; bieżący remont częściowy nawierzchni jezdni; bieżąca naprawa i remont przepustów znajdujących się w pasie autostrady. Ponadto przewidziano końcowe naprawy dróg, które miały być wykonane w oparciu o protokół zdawczo-odbiorczy podpisany przez przedstawicieli obu stron.

Zgodnie z § 3 ust. 2 umowy z 1 grudnia 2010 r. w celu oceny stanu dróg, w dniu podpisania umowy rozpoczęto ocenę istniejącego stanu nawierzchni jezdni i poboczy. Ocena miała być kontynuowana i dokończona w zależności od istniejących warunków pogodowych. Przedmiotowa ocena została dokonana.

(dowód: akta kontroli str. 334-354)

W dniu 20 czerwca 2012 r. ZDP przedstawił Konsorcjum I projekt aneksu do umowy z 1 grudnia 2010 r., w którym rozszerzono zakres remontów, do jakich zobowiązane byłoby Konsorcjum I oraz doprecyzowano terminy realizacji części napraw np. bieżący remont częściowy miałby być dokonany w terminie 7 dni od zgłoszenia. Aneks nie został jednak zawarty.

Dyrektor wyjaśnił, że ZDP wystąpił z propozycją zawarcia aneksu do tej umowy, ponieważ umowa zakładała, że remont lub odtworzenie dróg wykorzystywanych przez pojazdy Konsorcjum I nastąpi po sporządzeniu protokołu zdawczo - odbiorczego, który w przypadku zerwania umowy nie doszedłby do skutku (co też się w późniejszym czasie stało). Propozycja zawarcia aneksu była chęcią zabezpieczenia się bezpośrednią umową dotyczącą tylko dwóch podmiotów Powiatu Aleksandrowskiego i Wykonawcy budowy odcinków autostrady A1. Miało to uniezależnić Powiat od problemów i sporów pomiędzy wykonawcą a inwestorem. Aneks nie został zawarty z przyczyn leżących po stronie wykonawcy budowy odcinków autostrady A1.

(dowód: akta kontroli str. 126, 129, 131, 135, 355-362)

Zgodnie z wyjaśnieniami poprzedniego Dyrektora ZDP, zawierającego umowę z Konsorcjum I, przed podpisaniem umowy dokonywano wspólnych objazdów odcinków dróg użytkowanych przez pojazdy obsługujące budowę autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 331, 333)

W dniu 2 lipca 2013 r. ZDP zawarł z umowę²⁶ z konsorcjum²⁷ SALINI POLSKA Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, IMPREGILO S.p.A z siedzibą we Włoszech, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów KOBYLARNIA S.A. z siedzibą w Kobyłarni (działające w imieniu konsorcjum).

Umowa została zawarta na czas do zakończenia budowy odcinków autostrady A1. Do obowiązków Konsorcjum II należało wykonanie robót określonych w porozumieniu z dnia 27 września 2012 r. zawartym z GDDKiA, tj. odtworzenie dróg dostępu do placu budowy. Ponadto Konsorcjum II zobowiązało się do wykonania prac związanych z bieżącym utrzymaniem i naprawą oraz odtworzeniem drogi, tj. wykonanie remontu częściowego nawierzchni, oczyszczenie nawierzchni, skropienie emulsją asfaltową, przygotowanie podłoża pod masę bitumiczną, ułożenie nawierzchni betonu asfaltowego o grubości 4 cm oraz uzupełnienie destruktem i utwardzenie poboczy.

Zgodnie z § 3 ust. 3 umowy z 2 lipca 2013 r. przed zawarciem umowy przeprowadzono inwentaryzację stanu dróg wraz z dokumentacją fotograficzną, opisem istniejącego stanu i stwierdzonych uszkodzeń.

²⁶ Umowa nr 1/A/2013, którą objęto drogi o nr: 2605 C, 2606 C, 2618 C, dalej: „umowa z 2 lipca 2013 r.”.

²⁷ Dalej: „Konsorcjum II”.

Roboty przewidziane w umowie z dnia 2 lipca 2013 r. zostały wykonane, co zostało potwierdzone protokołami końcowego odbioru robót podpisanymi przez przedstawicieli ZDP i Konsorcjum II.

(dowód: akta kontroli str. 104, 363-373)

ZDP zawarł w dniu 15 października 2013 r. umowę²⁸ z podwykonawcą Konsorcjum II, który dostarczał żwir na teren budowy autostrady. Podwykonawca zobowiązał się do naprawy uszkodzonych elementów pasa drogowego oraz wykonania robót odtworzeniowych. Przewidziane w umowie roboty zostały wykonane co potwierdzono protokołem odbioru końcowego robót.

(dowód: akta kontroli str. 374-376, 427-429)

2.2. Naprawa zniszczeń i uszkodzeń poeksploatacyjnych

ZDP wielokrotnie, niezwłocznie po stwierdzeniu, występował do wykonawców budowy odcinków autostrady A1 o naprawę uszkodzeń dróg powstałych w związku z wykorzystywaniem dróg powiatowych przez pojazdy obsługujące budowę odcinka tej autostrady.

Część uszkodzeń została naprawiona przez Konsorcjum I, co potwierdzają zapisy w dzienniku objazdu dróg i protokołach z kontroli stanu technicznego dróg, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 168-278, 282-289, 377-397)

ZDP pismem z 12 września 2012 r. wystąpił do Konsorcjum I z roszczeniami o naprawę dróg powiatowych wykorzystywanych przy budowie odcinków autostrady A1. Do pisma załączono kosztorysy dotyczące uszkodzonych sześciu dróg²⁹, zawierające roboty oszacowane przez Zastępcę Dyrektora ZDP. Według szacunków ZDP wartość szkód wyniosła 5 137,00 tys. zł.

Pismem z dnia 13 września 2012 r. ZDP wezwał Konsorcjum I m.in. do doręczenia informacji dotyczącej zakończenia korzystania dróg oraz przystąpienia do sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego. Na ww. pisma nie uzyskano odpowiedzi.

(dowód: akta kontroli str. 385-392)

Sześć dróg wymienionych w piśmie z dnia 12 września 2012 r. zostało częściowo naprawionych w 2012 r. i 2013 r. przez firmę "SKANSKA SA" w ramach zamówienia publicznego udzielonego przez GDDKiA Oddział w Bydgoszczy. Wykonanie tych prac zostało potwierdzone „Notatkami ze spotkania” podpisanymi przez Dyrektora ZDP, Inspektora Nadzoru oraz Kierownika robót reprezentującego firmę „SKANSKA SA”. W notatkach stwierdzono, że wykonano regulacje i uzupełnienie poboczy oraz remonty cząstkowe nawierzchni dróg tytułem naprawy zniszczeń spowodowanych przez poprzedniego wykonawcę budowy odcinka autostrady. ZDP oszacował wartość powyższych napraw na 1 310,00 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 131, 136, 386-392, 406, 409-418)

W związku z niewywiązaniem się przez Konsorcjum I z obowiązków wynikających z umowy z 1 grudnia 2010 r. (brak naprawienia szkód oraz przystąpienia do sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego) ZDP zawarł w dniu 27 września 2012 r. porozumienie z GDDKiA Oddział w Bydgoszczy, przy udziale Inżyniera, w którym wskazano zakres robót, które wykona wykonawca odcinków

²⁸ Umowa Nr 2/A/2013, którą objęto drogę nr 2603 C.

²⁹ Dotyczy dróg nr: 2605 C; 2528 C; 2606 C; 2612 C; 2618 C; 2608 C.

autostrady A1 wyloniony w nowym przetargu nieograniczonym. Postanowienia porozumienia zostały wykonane przez Konsorcjum II na podstawie umowy z 2 lipca 2013 r., co opisano powyżej w pkt. 2.1. Konsorcjum dokonało napraw dróg nr: 2605 C i 2606 C (wymienionych również w piśmie z 12 września 2012 r.), których oszacowana przez ZDP wartość wyniosła 1 024,5 tys. zł.

Ponadto na podstawie umowy z 2 lipca 2013 r. Konsorcjum II dokonało napraw drogi nr 2618 C, których oszacowana przez ZDP wartość wyniosła 123,5 tys. zł. Ta droga nie została wymieniona w porozumieniu z GDDKiA z dnia 27 września 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 386, 387, 405, 419-427)

Podwykonawca, z którym ZDP zawarł umowę dnia 15 października 2013 r. nie wywiązał się ze swoich zobowiązań. Dyrektor ZDP zlecił zastępcze wykonanie robót. Wynagrodzenie wykonawcy zastępczemu wypłaciło Konsorcjum II. Wartość naprawy drogi nr 2603 C wyniosła 50 tys. zł i była zgodna z oszacowaną przez ZDP wartością naprawy uszkodzeń

(dowód: akta kontroli str. 374-376, 403, 427-433)

Starosta Aleksandrowski wspólnie ze Starostą Włocławskim pismem dnia 17 sierpnia 2012 r. wystąpili do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z prośbą o pomoc w dochodzeniu roszczeń od Konsorcjum I. W odpowiedzi z dnia 31 sierpnia 2012 r. Minister wskazał, aby roszczenia kierować do Konsorcjum I, a GDDKiA wraz z nadzorem budowy mogą pomóc w potwierdzeniu zakresu uszkodzeń, za które odpowiedzialni są wykonawcy budowy.

(dowód: akta kontroli str. 434-437)

Dyrektor ZDP pismem³⁰ z dnia 29 kwietnia 2014 r. poinformował GDDKiA o dewastacji dróg przez samochody obsługujące budowę odcinka autostrady A1, które poruszały się po drogach nieujętych w umowie z Konsorcjum II. W odpowiedzi GDDKiA wskazała, że te zniszczenia dróg nr: 2610 C oraz 2618 C powstały z winy Konsorcjum I. GDDKiA podniosła, że zgodnie z pkt. 4 porozumienia z 27 września 2010 r. jego zawarcie wyczerpało wszelkie ewentualne roszczenia zarządców dróg w stosunku do GDDKiA, jakie mogły powstać w związku z zawarciem przez GDDKiA umowy z Konsorcjum I. Odnośnie odcinka 500 m na drodze nr 2610 C GDDKiA przekazała opinię inspektora nadzoru, w której stwierdził, że zniszczenia przedstawione na wykonanych przez ZDP zdjęciach powstały w ciągu wielu lat, takie zniszczenia występują na wielu okolicznych drogach, a powstanie przełomów nawierzchni wynikało m.in. ze zbyt cienkiej konstrukcji nawierzchni i braku prawidłowego odwodnienia.

(dowód: akta kontroli str. 296-299)

2.3. Oględziny wybranych odcinków dróg

W toku kontroli dokonano oględzin odcinków dróg powiatowych nr: 2605 C, 2606 C, 2618 C wykorzystywanych przy budowie autostrady A-1.

W ich wyniku ustalono, że stan znaków, sygnalizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczonych w pasie drogowym był dobry. Widoczność znaków i sygnalizacji nie była ograniczona.

³⁰ Znak: DUDiM.4162.18.2013.

Stwierdzono, że na drodze nr 2605 C ustawiono dwa znaki nie ujęte w organizacji ruchu dla tej drogi, tj. „F-6 znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem” oraz znak „A-18b zwierzęta dzikie”

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że znak F-6 ustawiono w celu zapobieżenia dewastacji dróg, a znak A-18b ze względu na zagrożenia spowodowane migracją dzikich zwierząt. Znaki te zostaną ujęte w opracowywanym projekcie stałej organizacji ruchu.

Ustawienie powyższych znaków, przed zatwierdzeniem zmiany projektu organizacji ruchu, było dozwolone na podstawie art. 20 pkt 12 i 14 ustawy o drogach.

Stwierdzono także uszkodzenia stanu nawierzchni dróg nr:

- a) 2605 C - miejscowe wykruszenia krawędzi jezdni na odcinku od km 2:100 do km 2:700 oraz łaty i spękania na odcinakach od km 3:000 do km 3:400 i od km 7:200 do 7:350,
- b) 2618 C - na większości odcinków drogi nawierzchnia była spękana i występowały liczne łaty. Droga miejscowo naprawiona na odcinkach od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów. Naprawy dokonano poprzez położenie nakładek bitumicznych.

Dyrektor ZDP odnośnie stanu drogi nr 2605 C wyjaśnił, że nie można jednoznacznie stwierdzić, że stan drogi wynikał z korzystania z niej przez samochody wykorzystywane przy budowie odcinków autostrady A-1. Natomiast naprawy drogi 2618 C dokonał wykonawca odcinków autostrady A-1. Pozostałe uszkodzenia zostały spowodowane głównie w wyniku korzystania z tej drogi przez samochody wykorzystywane przy budowie odcinków autostrady A1 w latach 2010-2011. GDDKiA Oddział w Bydgoszczy nie uznała odpowiedzialności wykonawcy autostrady za te uszkodzenia i droga nie została ujęta w porozumieniu z dnia 27 września 2012 r.

(dowód: akta kontroli str. 290-295)

2.4. Współdziałanie zarządcy dróg z oddziałem GDDKiA

Dyrektor ZDP wielokrotnie występował do GDDKiA informując o niewywiązywaniu się przez wykonawców budowy odcinków autostrady A1 z obowiązku naprawy dróg oraz o korzystaniu przez samochody obsługujące budowę odcinka autostrady z dróg niewymienionych w zawartych umowach.

W skierowanym do GDDKiA piśmie z dnia 19 lipca 2012 r. Dyrektor ZDP zawarł m.in. pytanie dotyczące wykonania przez GDDKiA zobowiązań Konsorcjum I w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania napraw dróg powiatowych. W piśmie z dnia 2 sierpnia 2012 r. Zastępca Dyrektora GDDKiA Oddział w Bydgoszczy poinformował ZDP, m.in. że za wykonanie zobowiązań odpowiedzialne jest Konsorcjum I i GDDKiA nie widzi podstaw do zwolnienia się przez wykonawcę budowy autostrady A1 z przyjętych zobowiązań umownych. Ponadto Dyrektor ZDP powyższym pismem zwrócił się również o informację odnośnie zmian w składzie podmiotów tworzących Konsorcjum I i ewentualnych zmianach terminu wykonania budowy odcinka autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 439, 448-461)

GDDKiA oddział w Bydgoszczy pismem z dnia 7 sierpnia 2014 r., ze względu na liczne zapytania dotyczące uszkodzeń nawierzchni dróg lokalnych powstałych w związku z budową odcinka autostrady, poinformował ZDP, m.in. że naprawy uszkodzonych dróg reguluje kontrakt zawarty z Konsorcjum II i wszystkie roszczenia związane z uszkodzeniami dróg lokalnych należy kierować do tego konsorcjum. Ponadto w tym piśmie wskazano, że zgodnie z obowiązującym prawem wykonawca

budowy odcina autostrady A-1 był uprawniony do korzystania z dróg pozostających w zarządzie ZDP na mocy ustawy o drogach publicznych. Przywołano treść art. 1 tej ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 459-461)

Dnia 11 marca 2013 r. odbyło się spotkanie w Starostwie Powiatowym w Aleksandrowie Kujawskim, w którym udział wzięli Dyrektor GDDKiA Oddział w Bydgoszczy, Wicestarosta Aleksandrowski, Dyrektor ZDP i Zastępca Dyrektora ZDP oraz przedstawiciele gmin z Powiatu Aleksandrowskiego. Na spotkaniu omówiono zagadnienia dotyczące napraw dróg powiatowych i gminnych zniszczonych przy budowie odcinka autostrady A-1 oraz wykonania prac związanych z zabezpieczeniem dróg przed zimą.

(dowód: akta kontroli str. 462-463)

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że zgłosił GDDKiA Oddział w Bydgoszczy uwagi dotyczące nie zawarcia w projekcie budowlanym połączenia nawierzchnią bitumiczną dróg powiatowych nr 2618 C i nr 2612 C z drogą krajową DK-91.

(dowód: akta kontroli str. 279, 280, 281)

Odnośnie wpływu budowy odcinków autostrady na harmonogram prac remontowych i inwestycji Dyrektor ZDP wyjaśnił, że inwestycje i remonty dróg były wykonywane niezależnie od budowy odcinka autostrady A1, a jedynie zniszczone lub uszkodzone odcinki dróg zgłaszane były wykonawcy budowy odcinków autostrady, aby ten dokonał stosownego remontu lub odtworzenia odcinków dróg.

(dowód: akta kontroli str. 132, 136)

Ustalone
nieprawidłowości

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

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 Kontroli³¹, wnosi o:

1. Objęcie okresowymi kontrolami stanu technicznego wszystkich dróg powiatowych zarządzanych przez ZDP.
2. Uzupełnienie w książkach drogi danych o przeprowadzonych kontrolach okresowych.
3. Rzetelne prowadzenie dziennika objazdu dróg.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

³¹ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

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.

Bydgoszcz, dnia września 2015 r.

Kontroler
Andrzej Szulc
główny specjalista kontroli
państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Bydgoszczy

Dyrektor
Barbara Antkiewicz

.....
podpis

.....
podpis