



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.009.03.2015
P/15/034

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu
ul. Krakowska 28, 45-075 Opole
T +48 77 449 70 00, F +48 77 449 70 44
lop@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/034 – Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontrolerzy	1. Zbigniew Łupicki, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97460 z dnia 1 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Ryszard Staniszewski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97457 z dnia 1 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu ¹ , ul. Oleska 127, 45-231 Opole
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bogdan Poliwoda, Dyrektor ZDW ² (dowód: akta kontroli str. 5-6)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości³ wykonywanie przez kontrolowaną jednostkę zadań w zakresie dostosowania istniejącej infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego, w latach 2013-2015 (I półrocze).

Uzasadnienie oceny ogólnej

ZDW realizował obowiązki Zarządu Województwa Opolskiego, jako zarządcy dróg wojewódzkich w rozumieniu art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*⁴, przekazane do jego właściwości – zgodnie z art. 21 ust. 1 ww. ustawy – Statutem tej jednostki⁵. Stan liczbowy i kwalifikacje osób zatrudnionych w ZDW umożliwiały pełną i prawidłową realizację tych zadań. Potrzeby finansowe w zakresie utrzymania dróg szacowane były na podstawie wyników corocznych przeglądów dróg i infrastruktury drogowej, przeprowadzanych przez pracowników Zarządu. W powyższym zakresie NIK pozytywnie ocenia skuteczność ZDW w pozyskiwaniu środków pozabudżetowych, których udział w wydatkach inwestycyjnych w badanym okresie wynosił od 57,7% do 69,6%. Przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego *Wieloletni plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich*⁶ nie wskazywał jednoznacznie zadań, które miały przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, np. poprzez separację od ruchu samochodowego, ale przyjęte w tym planie inne zadania zakładały poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

¹ Dalej: ZDW lub Zarząd.

² Powołany na stanowisko Dyrektora ZDW uchwałą Zarządu Województwa Opolskiego nr 3/99 z dnia 5 stycznia 1999 r.

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

⁴ Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.; dalej: ustawa *o drogach publicznych*.

⁵ Uchwała nr XXVII/340/2013 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 26 lutego 2013 r.

⁶ Dalej: WPRSDW.

Zarząd podejmował działania dla poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w zakresie adekwatnym do środków finansowych, jakimi dysponował. W wyniku tych działań nieznacznie wzrosła długość ścieżek pieszo-rowerowych oraz chodników. Infrastruktura drogowa służąca zapewnieniu bezpieczeństwa ww. uczestnikom ruchu drogowego była w co najmniej dobrym stanie technicznym.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- nierealizowaniu obowiązku wynikającego z § 5 ust. 1 pkt 1 Statutu ZDW w związku z art. 20 pkt 1 ustawy o *drogach publicznych* dotyczącego bieżącego informowania o opracowanych planach rozwoju sieci drogowej organów właściwych w sprawach sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego;
- nieutrzymywaniu dwóch odcinków dróg, tj. DW 409 w miejscowości Moszna oraz DW 454 w miejscowości Ładza w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo niechronionym użytkownikom dróg;
- przeprowadzeniu okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich przez pracownika ZDW, który w okresie dokonywania tych czynności nie był członkiem właściwej izby samorządu zawodowego, a tym samym nie spełniał wymagań do wykonywania czynności wskazanych w art. 6 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o *samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa*⁷, w związku z art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*⁸.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie zadań w zakresie dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z § 4 Statutu ZDW, przedmiotem działania Zarządu jest wykonywanie obowiązków zarządcy dróg wojewódzkich w rozumieniu ustawy o *drogach publicznych*. W Regulaminie organizacyjnym⁹ uwzględnione zostały zadania zarządcy dróg wskazane w art. 20 ustawy o *drogach publicznych*, za wyjątkiem zadań dotyczących *badania wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego* (pkt 10a) oraz *zarządzania bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej* (pkt 20), które to zadania przypisano do realizacji zarządcom dróg z dniem 31 maja 2012 r.¹⁰

Pomimo zrealizowana w badanym okresie 13 inwestycji drogowych¹¹, ZDW nie posiadał dowodów potwierdzających prowadzenie badań wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, stanowiących jedno z zadań tej jednostki.

(dowód: akta kontroli str. 32-35, 166-210)

⁷ Dz. U. z 2014 r. poz. 1946.

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

⁹ Wprowadzonym uchwałą nr 3496/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 25 marca 2013 r.

¹⁰ Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o *drogach publicznych* oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 472)

¹¹ W 2013 r. cztery zadania inwestycyjne w ramach, których budowano lub przebudowywano chodniki lub ścieżki rowerowe, w 2014 r. osiem zadań, a w I półroczu 2015 r. zrealizowano jedno zadanie.

W powyższej sprawie dyrektor ZDW wyjaśnił, że w czasie realizacji każdego zadania kontroluje się wprowadzone oznakowanie. Wykonawcy mogą przystąpić do robót w pasie drogowym dopiero po dokonaniu przez pracowników ZDW odbioru oznakowania, zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem. W razie potrzeby wprowadzane są korekty oznakowania wpływające na czytelność i bezpieczeństwo ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 130-131)

Zadanie określone w art. 20 pkt 20 ww. ustawy nie było realizowane, z uwagi na brak ujęcia dróg pozostających w zarządzie ZDW, w załączniku do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹².

(dowód: akta kontroli str. 29-36, 166-217)

Żadnej komórce organizacyjnej ZDW nie przypisano w Regulaminie organizacyjnym realizacji obowiązków wynikających z art. 20a oraz art. 20b ust. 1 ustawy o drogach publicznych, tj.:

- budowy, przebudowy i remontu parkingów przeznaczonych dla pojazdów wykonujących przewozy drogowe, wynikających z konieczności przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdów oraz o ograniczeniach i zakazach ruchu drogowego, a także miejsc wykonywania kontroli ruchu i transportu drogowego, przeznaczonych w szczególności do ważenia pojazdów;
- instalacji w pasie drogowym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*¹³, obudów na te urządzenia, ich usuwanie oraz utrzymanie zewnętrznej infrastruktury dla zainstalowanych urządzeń.

(dowód: akta kontroli str. 166-210)

Pomimo nieuwzględnienia tych zadań w Regulaminie organizacyjnym, na drogach wojewódzkich podlegających zarządowi ZDW wybudowano lub przebudowano w latach 2008-2014 dziewięć punktów kontroli pojazdów służących m.in. do ich ważenia, a po wykonaniu tzw. *pomiarów równości powierzchni*, przekazano je do użytkowania Inspekcji Transportu Drogowego. Naczelnik Wydziału Utrzymania Dróg wyjaśniła, że *wszystkie urządzenia znajdujące się w pasie drogi, w tym punkty do kontroli pojazdów, parkingi i zatoki autobusowe są utrzymywane przez ZDW w ramach bieżącego utrzymania dróg. W pasie drogowym dróg wojewódzkich nie zlokalizowano stacjonarnych urządzeń rejestrujących.*

(dowód: akta kontroli str. 237, 268-269)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że zgodnie ze standardami kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych, określonymi w komunikacie Ministra Finansów Nr 23 z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie *standardów kontroli zarządczej dla sektora finansów publicznych*¹⁴, zadania ZDW wynikające z obowiązujących przepisów prawnych, powinny mieć odzwierciedlenie w strukturze organizacyjnej jednostki, poprzez jednoznaczne ich przypisanie poszczególnym komórkom organizacyjnym, jak też pracownikom.

Opis stanu
faktycznego

Zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na drogach realizowały następujące wydziały ZDW: Planowania i Przygotowania Inwestycji, Budowy, Mostów, Geodezji, Utrzymania Dróg wraz z Grupą Interwencyjną oraz trzy oddziały terenowe (OT): w Głubczycach, Grodkowie i Oleśnie.

(dowód: akta kontroli str. 181-210)

¹² Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1 ze zm.

¹³ Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

¹⁴ Dz. Urz. Ministra Finansów Nr 15, poz. 84. Standard A. Środowisko wewnętrzne, 3. Struktura organizacyjna.

Wydział Utrzymania Dróg był odpowiedzialny m.in. za koordynowanie i współdziałanie w realizacji zadań drogowych o charakterze utrzymaniowym, a także za współpracę w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem. Do zadań Wydziału Planowania i Przygotowania Inwestycji należało opracowywanie rocznych projektów planów techniczno-finansowych oraz planów budowy, rozbudowy, przebudowy dróg, a także sporządzanie planu dokumentacji projektowych zleczanych dla zadań inwestycyjnych. Wydział Budownictwa, zajmował się przygotowaniem zadań inwestycyjnych do realizacji, koordynowaniem tych zadań, zabezpieczaniem nadzoru inwestorskiego i odbiorem robót. Ww. zadania zostały również przypisane poszczególnym pracownikom zatrudnionym w tych wydziałach.

(dowód: akta kontroli str. 256-264)

2. W okresie objętym kontrolą NIK zatrudnienie w ZDW zmniejszyło się ze 127 osób na koniec 2011 r. do 106 osób na koniec 2014 r.¹⁵ Wg stanu na 30 czerwca 2015 r. zatrudnienie w ZDW wynosiło 108 osób.

Stan liczbowy pracowników z uprawnieniami budowlanymi z zakresu budowy dróg i mostów zmniejszył się w latach 2011-2015 (I półrocze) z 18 do 14 osób¹⁶. Ponadto w Zarządzie zatrudnionych było od pięciu (w 2011 r.) do trzech (w 2014 r. i I półroczu 2015 r.) pracowników posiadających inne uprawnienia z zakresu budownictwa.

Sprawy związane z pozyskiwaniem i wykorzystaniem środków z funduszy pomocowych UE na budownictwo drogowe powierzone zostały od 13 (w 2012 r.) do 16 (w 2014 r.) pracownikom z następujących wydziałów: Budowy, Finansowo-Księgowego, Planowania i Przygotowania Inwestycji, Zamówień Publicznych. Ponadto w pozyskiwaniu tych środków zaangażowany był Dyrektor i jego zastępca. Kursy z zakresu aplikowania o środki pomocowe w latach 2011-2012 ukończyło sześciu pracowników, a w latach 2013-2014 – siedmiu.

(dowód: akta kontroli str. 37-38, 56)

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że *główną przyczyną zmniejszenia zatrudnienia był spadek od 2011 r. środków otrzymywanych na wydatki bieżące. W konsekwencji zmniejszeniu ulegały również wydatki planowane na wynagrodzenie osobowe (...)* Zmniejszenie zatrudnienia nie wpłynęło w sposób negatywny na zakres i jakość realizowanych zadań, których systematycznie przybywa (np. zarządzanie przystankami komunikacji zbiorowej, w tym rozwieszanie na przystankach rozkładów jazdy przewoźników) (...) Mimo znacznej redukcji zatrudnienia na przestrzeni lat 2011-2014 nie wzrosła liczba zleceń na zewnątrz celem realizacji zadań. (...) Biorąc pod uwagę, jakie obowiązki miały zwolnione osoby oraz obecne potrzeby uważam, że na dzień dzisiejszy ZDW zatrudnia wystarczającą liczbę pracowników z uprawnieniami budowlanymi o specjalności drogowej lub mostowej. Nie objęto redukcją zatrudnienia wydziałów, które bezpośrednio zajmują się pozyskiwaniem i wydatkowaniem środków pomocowych. Pracownicy uczestniczący w procesie pozyskiwania środków pomocowych UE (składający wnioski o dofinansowanie) posiadają wystarczające kwalifikacje, a ich liczba jest odpowiednia do ilości zadań. Dowodem na to jest realizacja RPO z lat 2007-2013, w którym jednostka wykonała wszystkie planowane zadania (...).

(dowód: akta kontroli str. 121-122)

¹⁵ Mniejsze o jedną osobę w wydziałach: Obsługi Administracyjnej i Utrzymania Dróg oraz Grupie Interwencyjnej, o trzy osoby w Wydziale Mostów oraz w związku z likwidacją stanowisk zastępców dyrektorów ds. finansowych i ds. technicznych. Mniejsze zatrudnienie w oddziałach terenowych: w Głubczycach o cztery osoby, w Grodkowie o sześć i w Oleśnie o trzy osoby.

¹⁶ W 2011 r. w ZDW zatrudnionych było 18 osób posiadających ww. uprawnienia, w 2012 r. – 15 osób, a w latach 2013 i 2014 oraz na koniec I półrocza 2015 r. – 14 osób.

3. WPRSDW (bez określenia horyzontu czasowego jego realizacji) został przyjęty uchwałą Nr 3296/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 14 lutego 2013 r. Plan ten został opracowany przez Departament Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego przy udziale ZDW¹⁷.

(dowód: akta kontroli str. 39-55, 58)

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że ZDW uczestniczył w opracowaniu WPRSDW poprzez udział w zespole opracowującym ten dokument. Dla wybranych kierunków rozwoju sieci drogowej przekazywaliśmy informacje o aktualnym stanie technicznym dróg, potrzebach i zakresach koniecznych przebudów wraz z szacunkiem kosztów dla poszczególnych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 59)

WPRSDW zakładał, że do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w przypadku niechronionych użytkowników dróg, tj. pieszych i rowerzystów, ma się przyczynić budowa punktowych przedsięwzięć drogowych: chodników, ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych (Kolonowskie, Konradowa i Przylesie), odsunięcie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową (obwodnica Gnojnej), połączenia miejscowości chodnikami lub ścieżkami pieszo-rowerowymi (Górki-Chrząszczyce, Stare Siółkowice-Popielów, Niemodlin-Wydrowice), budowa zatok autobusowych, zmiana geometrii skrzyżowań i budowa skrzyżowań o ruchu okrężnym. Nie wskazano jednak harmonogramu realizacji tych zadań.

W planie tym stwierdzono, że zgodnie ze wskazaniami Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego¹⁸ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wpływa wprowadzanie w projektach przebudowy i budowy dróg wysp spowalniających ruch na wjazdach do miejscowości, punktowych elementów odblaskowych, oświetlenie przejść dla pieszych wraz z ich aktywnym oznakowaniem oraz instalowanie przenośnych mierników prędkości, a także zastosowanie niekonwencjonalnego oznakowania. Zgodnie z przyjętymi w tym dokumencie założeniami, podstawowym źródłem finansowania zaplanowanych zadań będzie Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego¹⁹ na lata 2014-2020, uzupełniony środkami własnymi. Przewidziano również udział środków samorządów lokalnych oraz środków finansowych z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa. W WPRSDW nie podano jednak kwot planowanych do pozyskania z poszczególnych źródeł, niezbędnych do jego realizacji.

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że zakres rzeczowy zadań przewidzianych do realizacji w WPRSDW ustalany był w oparciu o prognozę dostępnych środków pomocowych z UE (podstawowe źródło finansowania inwestycji) i możliwości zabezpieczenia wkładu własnego przez Samorząd Województwa. Nie uczestniczyliśmy w tych pracach i nie mieliśmy wpływu na wysokość środków, które są przeznaczone na infrastrukturę drogową.

(dowód: akta kontroli str. 130)

W WPRSDW nie wskazano jednoznacznie, które z zaplanowanych zadań związane były z poprawą bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, jednak uzasadnienie każdego z przyjętych zadań, zawierało elementy odnoszące się do poprawy bezpieczeństwa tych grup użytkowników dróg²⁰.

¹⁷ WPRSDW opracowany był przez Departament Infrastruktury i Gospodarki, a ze strony ZDW w pracach uczestniczyły wydziały Przygotowania Inwestycji i Mostów oraz kierownictwo ZDW.

¹⁸ Powołana zarządzeniem Marszałka Województwa Opolskiego nr 167/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., do opiniowania i inicjowania spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich.

¹⁹ Dalej: RPO WO.

²⁰ Np. założono, że budowa obwodnicy Głubczyc DW 416 spowoduje ograniczenie ruchu w centrum miasta, gdzie dochodziło do licznych wypadków; na DW 409 budowa chodników na obszarach zabudowanych wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa, podobny efekt przewidziano na DW 407 w Konradowej, w wyniku budowy ścieżki pieszo-rowerowej oraz chodnika w powiązaniu z układem drogowym Nysy i na DW 454 w związku z budową ścieżki pieszo-rowerowej w Kup, którą sfinansuje Gmina Dobrzeń Wielki

Kryteria wyboru zadań wytypowanych do realizacji w ramach WPRSDW były następujące: *średniodobowy ruch pojazdów z uwzględnieniem udziału pojazdów ciężarowych, stan prac przygotowawczych do realizacji zadania, zakres współfinansowania przygotowania i realizacji zadania przez jednostkę samorządu terytorialnego, kontynuacja wcześniej na danym ciągu drogowym, stan techniczny drogi i znaczenie w układzie komunikacyjnym województwa.*

Jako uzupełniające kryteria wyboru takich zadań uznano: *zapewnienie płynności ruchu na całym ciągu komunikacyjnym, poprawa bezpieczeństwa ruchu i poprawa dostępności do terenów atrakcyjnych turystycznie i gospodarczo.*

W sprawie przyjęcia ww. kryteriów Dyrektor ZDW wyjaśnił, że *przeprowadzane systematycznie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich nie wskazują miejsc, ani całych ciągów drogowych o zwiększonej wypadkowości. Wypadki i kolizje rozproszone są na terenie całego województwa, a ich ilość jest proporcjonalna do występującego natężenia ruchu drogowego. Z tego względu dla zadań przewidzianych do realizacji w WPRSDW, kryterium poprawy bezpieczeństwa ruchu zostało przyjęte, jako kryterium uzupełniające.*

(dowód: akta kontroli str. 129-130)

4. W okresie objętym kontrolą NIK, potrzeby w zakresie remontów oraz budowy i przebudowy dróg i infrastruktury drogowej zarządzanej przez ZDW sieci drogowej, określane były w oparciu o ustalenia z corocznych i pięcioletnich przeglądów dróg i infrastruktury drogowej, o których mowa w art. 20 pkt 10 ustawy o *drogach publicznych* i w art. 62 ust. 1 *Prawa budowlanego*. Wyniki przeglądów dróg nie skutkowały formułowaniem zaleceń wskazujących na potrzebę zmiany dotychczasowych rozwiązań infrastrukturalnych służących poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Również opracowane przez ZDW w latach 2013-2015 (I półrocze), zgodnie z art. 20 pkt 2 ustawy o *drogach publicznych*, projekty planów finansowych bieżącego utrzymania dróg i mostów (remonty częściowe, utrzymanie zimowe, koszty eksploatacyjne – materiały, usługi) oraz wydatków majątkowych na drogach i mostach (dokumentacja planowanych inwestycji) nie zawierały wydzielonych wydatków na drogowe rozwiązania infrastrukturalne przeznaczone dla pieszych i rowerzystów, lecz odnosiły się do rodzaju wykonywanych robót. W opisie do tych dokumentów wskazywano, że *plan finansowy bieżącego utrzymania obiektów mostowych został opracowany na podstawie potrzeb oddziałów terenowych zgłaszanych w oparciu o przeglądy bieżące i roczne obiektów mostowych i przepustów, połączone z oceną ich stanu technicznego.*

W sprawie sposobu ustalania potrzeb w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych służących zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, Dyrektor ZDW wyjaśnił, że *w taki sam sposób ustalone są potrzeby finansowe na utrzymanie dróg oraz infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. Nie ustalano potrzeb finansowych na sfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych przeznaczonych dla pieszych rowerzystów oraz nie planowano odrębnie wydatków na bieżące utrzymanie tej infrastruktury i nie rozliczano wykonania planu (...) opracowując plany rzeczowo-finansowe w zakresie remontów, przebudowy dróg oraz budowy nowych dróg, a także typując zadania do WPRSDW ustala się najpierw wstępny rzeczowy zakres rozwiązań infrastrukturalnych dla poznania orientacyjnych kosztów inwestycji. Na tym etapie wyznaczane są odcinki dróg wymagające interwencji remontowej lub modernizacyjnej ewentualnie nowe przebiegi dla koniecznych obwodnic. (...) Na tym etapie wykonana zostaje mapa do celów projektowych na podstawie, której oceniane są możliwości techniczno-ekonomiczne zakresu inwestycji w odniesieniu do wymagań ustawowych dotyczących dróg oraz oczekiwań społecznych związanych z funkcjonalnością drogi. Nie prowadzono audytu BRD na etapie prac projektowych. (...) potrzeby finansowe*

na utrzymanie dróg i zapewnienia bezpieczeństwa na drogach ustalane są corocznie w lipcu, na podstawie okresowych kontroli stanu technicznego dróg przeprowadzanych przez oddziały terenowe, które przygotowują zestawienia potrzeb w zakresie robót utrzymaniowych w podziale na poszczególne asortymenty prac²¹. Po otrzymaniu środków finansowych na realizację zadań bieżącego utrzymania dróg do realizacji wybierane są zadania najpilniejsze zapewniające przejezdność i bezpieczeństwo ruchu drogowego na całej zarządzanej sieci. W przygotowanych materiałach nie wykazywano oddzielnie zadań zapewniających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. (...) Kierunki tego rozwoju nie zawierają rozwiązań szczegółowych stąd też nie były poddawane konsultacjom ze społecznością lokalną lub organizacjami pozarządowymi. Działania takie podejmowane są na etapie opracowywania dokumentacji projektowych, gdzie efektem końcowym jest uzyskanie pozwolenia na budowę lub decyzji zezwalających na realizację inwestycji drogowej.

(dowód: akta kontroli str. 117-118, 132-163, 318- 351, 502-503)

Na podstawie dokumentacji z postępowań dotyczących wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach²² dla realizacji wybranych trzech inwestycji drogowych (rozbudowa DW 414 na odcinku Krobusz-Biała, rozbudowa DW 407 w miejscowości Konradowa i rozbudowa DW nr 419 w miejscowości Branice) stwierdzono, że ZDW konsultował ze społecznością lokalną rozwiązania zaproponowane w projektach przebudowy dróg. W ramach ww. procedury gmina podawała do publicznej wiadomości mieszkańcom informację o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć polegających na rozbudowie dróg, w ramach, którego udostępniano do wglądu dowody i materiały dotyczące tych spraw oraz organizowano spotkania z mieszkańcami, celem zebrania uwag do zaproponowanego projektu. W trakcie spotkań mieszkańcy wnosili uwagi dotyczące proponowanych rozwiązań, które były analizowane i w uzasadnionych przypadkach uwzględniane w projektach. Przykładowo na ścieżce pieszko-rowerowej Krobusz-Biała zweryfikowano przebieg końcowego odcinka ścieżki, przeprowadzono wizję lokalną celem zweryfikowania ilości zjazdów na pola, a przy rozbudowie DW 407 w miejscowości Konradowa m.in. zaprojektowano ciąg pieszko-rowerowy i przeanalizowano możliwość poszerzenia chodników do 2,5 m.

(dowód: akta kontroli str. 313-349)

5. Dane dotyczące długości i ilości infrastruktury drogowej (liniowej i punktowej) przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów na zarządzanej przez ZDW sieci dróg wojewódzkich w latach 2011-2015 (I półrocze) przedstawiono w poniższym zestawieniu:

Element infrastruktury drogowej	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I półrocze)
Drogi dla rowerów (km)	42,782	50,479	57,169	62,180	62,180
Pasy ruchu dla rowerów (km)	-	-	-	-	-
Chodniki (km)	284,668	300,191	304,549	302,591	302,591
Pobocza (km)	1111,578	1111,578	1111,578	1123,578	1123,578
Przejazdy dla rowerzystów (szt.)	52	58	61	62	62
Przejścia dla pieszych (szt.)	656	687	727	767	774
Śluzy dla rowerów (szt.)	-	-	-	-	-
Kładki dla pieszych/rowerzystów (szt.)	-	-	-	-	-

²¹ 1) remont nawierzchni, 2) oznakowanie poziome, 3) koszenie traw, 4) pielęgnacja zieleni, 5) oczyszczenie nawierzchni oraz kratek ściekowych, 6) remonty chodników (wykaz lokalizacji chodników wymagających remontów nawierzchni, 7) ścinka poboczy – lokalizacja zawyżonych poboczy, 8) renowacja rowów, 9) wymiana barier drogowych lub ustawienie nowych.

²² Wydawanych na podstawie ustawy z ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

Tunele dla pieszych/rowerzystów (szt.)	-	-	-	-	-
Wyspy azylu dla pieszych (szt.)	70	74	82	82	82
Sygnalizacje świetlne (szt.)	3	5	6	5	5
Inne elementy infrastruktury (szt.)	-	-	-	-	-

Jak wynika z przedstawionego zestawienia w latach 2011-2015 (I półrocze) sukcesywnie zwiększała się długość infrastruktury drogowej służącej poprawie bezpieczeństwa korzystania z dróg przez pieszych i rowerzystów.

W przypadku dróg dla rowerów²³ długość ta zwiększyła się o 45,3%, długość chodników o 6,3%, natomiast długość utwardzonych poboczy o 1,1%. Zwiększyła się również liczba urządzeń infrastruktury punktowej służącej poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, i tak odpowiednio: liczba przejazdów dla rowerzystów o 19,2%, przejść dla pieszych o 18,0%, zaś wysp (azylów dla pieszych) o 17,1%.

W objętych kontrolą latami na drogach wojewódzkich nie wydzielono pasów ruchu i szluz dla rowerów oraz brak było kładek dla pieszych lub rowerzystów i tuneli przeznaczonych dla rowerzystów.

Dane dotyczące długości zarządzanych przez ZDW dróg (bez autostrad i dróg ekspresowych) i stref uspokojonego ruchu (gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona została do 30 km/h²⁴) oraz łącznej długości zarządzanej sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, przedstawiono w poniższym zestawieniu:

Wyszczególnienie	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (I półrocze)
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez dróg ekspresowych i autostrad (w km)	943,55	943,55	943,55	943,90	943,90
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez stref uspokojonego ruchu oraz dróg ekspresowych i autostrad (w km)	943,55	943,55	943,55	943,90	943,90
Łączna długość sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, tj. z drogami dla rowerów lub pasami ruchu dla rowerów (w km)	23,843	25,097	26,157	26,157	26,157

Jak wynika z przedstawionego zestawienia długość objętych zarządem ZDW dróg w ww. latach była stała i wynosiła 943,9 km²⁵. Na całej długości dróg wojewódzkich nie było wydzielonych odcinków uspokojonego ruchu. Łączna długość sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, tj. z drogami dla rowerów lub pasami ruchu dla rowerów, zwiększyła się o 9,7%, z 23,843 km w 2011 r. do 26,157 km w latach następnych.

(dowód: akta kontroli str. 69-116)

6. Wysokość szacowanych potrzeb finansowych ZDW na infrastrukturę drogową (tj. przeznaczonych na bieżące utrzymanie, remonty i nakłady inwestycyjne) oraz przyjętych w planie kwot wydatków i ich wykonanie przedstawiono w poniższym zestawieniu.

²³ Drogi dla rowerów był ścieżkami pieszo-rowerowymi, bowiem dopuszczony był na nich również ruch pieszych.

²⁴ Strefy uspokojonego ruchu to obszar miejski obejmujący drogi publiczne i wewnętrzne, gdzie dopuszczalna prędkość jest ograniczona do 30 km/h. Strefy uspokojonego ruchu obejmują strefy tempo 30, strefy wyłączone z ruchu samochodowego i strefy zamieszkania.

²⁵ W latach 2011-2013 długość wynosiła 943,550 km, z uwagi na wybudowanie obwodnicy Głubczyc i przekazania dotychczasowego odcinka drogi wraz z chodnikiem w granicach miasta gminie.

/w tys. zł/

L.p	Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej			Wykonanie planu		
		2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (30.06.)	2013 r.	2014 r.	2015 r. (30.06.)
1	Bieżące utrzymanie	18 060	14 130	16 630	5 379	5 902	6 698	5 379	5 902	1 781
2	Remonty	39 570	15 265	13 700	3 258	4 644	3 093	3 258	4 644	1 029
3	Nakłady inwestycyjne	69 674	96 763	114 098	56 721	78 530	85 938	56 449	77 014	2 909
	Razem	127 304	126 158	144 428	65 358	89 076	95 729	65 086	87 560	5 719

Jak wynika z powyższego zestawienia zabezpieczone w planach finansowych ZDW środki na ww. cel w latach 2013-2015, zabezpieczały potrzeby na poziomie odpowiednio: 51,3%; 70,6% i 66,3%. Jak wyjaśnił Dyrektor ZDW, *brak pełnego pokrycia wydatków na bieżące utrzymanie dróg i remonty wynika z możliwości finansowych budżetu Samorządu Województwa i nie jest realne finansowanie utrzymania dróg wojewódzkich na poziomie występujących potrzeb. W tej sytuacji w projekcie budżetu na lata 2013-2015, który przygotowywał ZDW ujmowane były tylko wydatki najpilniejsze obejmujące utrzymanie przejezdności dróg i zapewniające bezpieczeństwo w ruchu drogowym.*

(dowód: akta kontroli str. 138-163, 255, 502)

Największy udział w środkach przeznaczonych na drogi i infrastrukturę drogową w latach 2013-2015 (I półrocze) stanowiły nakłady inwestycyjne, których udział w poszczególnych latach wynosił 86,8%, 88,2% oraz 89,8% łącznej kwoty planowanych wydatków. Z zaplanowanych środków ogółem, na drogi i infrastrukturę drogową wykorzystano w latach 2013-2014 odpowiednio 99,6% i 98,3%, a w I półroczu 2015 r. 6% zaplanowanych środków. Na bieżące utrzymanie i remonty dróg w latach 2013-2014 wydatkowano 100% zaplanowanych środków, a w I półroczu 2015 r. - 26,6% zaplanowanych środków na bieżące utrzymanie dróg oraz 33,3% środków przeznaczonych na remonty dróg.

(dowód: akta kontroli str. 138-163, 255)

Dane dotyczące potrzeb, planowanych i wydatkowanych środków na infrastrukturę drogową przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów, przygotowane przez ZDW na potrzeby kontroli NIK przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Lp.	Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów (m ² /tys. zł)			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów (m ² /tys. zł)			Wykonanie planu (m ² /tys. zł)		
		2013 r.	2014 r.	2015 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r. (30.06.)	2013 r.	2014 r.	2015 r. (30.06.)
1	Bieżące utrzymanie ²⁶	10 361 /104	108 772 /152	10 203 /125	13 047 /91	10 721 /112	12 000 /88	13 047 /91	10 721 /112	9 957 /73
2	Remonty ²⁷	18 300 /4 000	4 700 /1 000	10 000 /2 000	1 417 /670	2 295 /788	952 /189	1 417 /670	2 295 /788	952 /172
3	Nakłady inwestycyjne w tym na:	brak danych			5 012 /530	7 114 /1 085	0	4 455 /303	6 757 /1 084	0
3.1	Budowa dróg dla rowerów	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Razem /w tys. zł/	4 104	1 152	2 126	1 291	1 985	277	1 064	1 984	245

²⁶ Malowanie przejść dla pieszych.

²⁷ Chodników, kładka dla pieszych nad torami.

W ZDW nie ustalano na lata 2013-2015 potrzeb w zakresie rzeczowym i finansowym, związanych z inwestycjami na infrastrukturę drogową dla pieszych i rowerzystów. Dyrektor ZDW wyjaśnił, że *zadania te wchodziły w koszt planowanych całych zadań inwestycyjnych i dopiero na etapie konkretnych zadań ustalane są rozwiązania dotyczące tej infrastruktury i koszty tych realizacji.*

(dowód: akta kontroli str. 350-351)

Wyliczone przez ZDW na podstawie kosztorysów wykonawczych i powykonawczych planowane nakłady na budowę ścieżek pieszo-rowerowych wyniosły 530 tys. zł w 2013 r. i 1 085 tys. zł w 2014 r. W I półroczu 2015 r. nie planowano takich inwestycji. W 2013 r. na budowę ścieżek pieszo-rowerowych wydatkowano 303 tys. zł, a w 2014 r. 1 084 tys. zł.

Wyliczone na podstawie materiałów planistycznych ZDW potrzeby finansowe na utrzymanie i remonty infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, wyniosły: na 2013 r. 4 104 tys. zł, na 2014 r. 1 152 tys. zł i na 2015 r. 2 126 tys. zł. ZDW planował środki na bieżące utrzymanie i remonty ścieżek pieszo-rowerowych, w kwotach odpowiednio: 360 tys. zł w 2013 r., 900 tys. zł w 2014 r. i 277 tys. zł (wg stanu na 30 czerwca 2015 r.). W latach 2013-2014 wykorzystano w całości zaplanowane środki, a do 30 czerwca 2015 r. wydatkowano 245 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 350-351)

W 2013 r. zrealizowane zostały cztery inwestycje drogowe, w ramach których m.in. przebudowywano infrastrukturę drogową służącą pieszym i rowerzystom, tj. chodniki lub ścieżki pieszo-rowerowe. Z łącznych 6,248 km przebudowanych odcinków dróg, na dwóch odcinkach wykonano separację ruchu rowerzystów i samochodów o łącznej długości 1,86 km²⁸ (29,8%). Na dwóch pozostałych odcinkach przebudowywanych dróg²⁹ o łącznej długości 4,213 km nie wykonano takiej separacji, z uwagi na wąski pas drogowy w terenie zabudowanym (co było dopuszczalne w myśl § 43 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie³⁰). Na ww. czterech odcinkach dróg wybudowano nowe lub odtworzono w śladzie po starym, chodniki o łącznej długości 3,068 km (49,1%).

W 2014 r. w ramach ośmiu inwestycji drogowych obejmujących łącznie 27,052 km dróg, w trzech odseparowano ruch pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego na łącznej długości 6,792 km (25,1%) poprzez: a/ wybudowanie 1,842 km nowego odcinka ścieżki pieszo-rowerowej przy DW 414, b/ modernizację istniejącego ciągu pieszo-rowerowego o długości 4,4 km przy DW 487 na odcinku Olesno-Boroszków, c/ przebudowę chodnika o długości 0,5 km oddzielonego pasem zieleni w miejscowości Chudoba przy DW 494. Na pozostałych pięciu odcinkach przebudowywanych dróg wybudowano chodniki w terenie zabudowanym o łącznej długości 5,442 km (20,1%).

W I półroczu 2015 r. zrealizowano jedną inwestycję polegającą na budowie chodnika o długości 0,2 km w miejscowości Piątkowice na DW 406.

Dyrektor Zarządu wyjaśnił, że *ZDW nie zawsze ma możliwość odseparowania ruchu pieszych i rowerzystów od samochodów, z uwagi na zbyt wąski pas drogowy, a koszt wybudowania 1 km ścieżki pieszo-rowerowej wyliczony z wykorzystaniem programu kosztorysowego Norma PRO wersja 4.50a, wynosił - 684,8 tys. zł (brutto).*

(dowód: akta kontroli str. 265-267, 350-351)

²⁸ DW 457 w miejscowości Chróścice 0,1 km i DW 407 w miejscowości Konradowa 1,76 km.

²⁹ DW 454 skrzyżowanie w miejscowości Czarnowasy długość 0,213 km i DW 463 odcinek Krasiejów-Mnichus 4,0 km.

³⁰ Dz. U. Nr 43, poz. 430 ze zm., dalej: rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dróg.

7. W okresie objętym kontrolą, ZDW pozyskiwał dodatkowe środki przeznaczone na finansowanie nakładów na zadania związane wyłącznie z rozbudową infrastruktury drogowej z RPO WO 2007-2013.

W 2013 r. z tego programu pozyskano³¹ - 38 116,0 tys. zł, w 2014 r. - 44 457,3 tys. zł, a na 2015 r. zaplanowano dofinansowanie zadań w kwocie - 59 797,4 tys. zł³². Powyższe środki stanowiły odpowiednio udział w wydatkach inwestycyjnych na poziomie: 67,5%; 57,7% i 69,6% (w stosunku do planu wydatków). ZDW otrzymywał środki we wnioskowanych kwotach.

(dowód: akta kontroli str. 254-255, 295-308)

Pozyskane z RPO WO 2007-2013 środki zostały wykorzystane w całości w latach 2013 i 2014, na budowę i przebudowę dróg wojewódzkich. W 2013 r. ZDW wydatkował³³ na osiem zadań inwestycyjnych łącznie 38 107,2 tys. zł (w tym kwota 6 838,0 tys. zł stanowiła udział środków krajowych), a w 2014 r. na pięć zadań kwotę 44 457,3 tys. zł (w tym kwota 7 899,3 tys. zł stanowiła wkład środków krajowych). Pozyskane dofinansowanie stanowiło uzupełnienie środków na zadania, w ramach których wraz z budową lub przebudową dróg, zbudowano lub przebudowano chodniki o łącznej długości 8,710 km oraz odseparowano ruch pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego poprzez budowę i wykorzystanie istniejącego układu komunikacyjnego o długości 6,892 km (co opisano w poprzednim punkcie wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 291-294)

W sierpniu 2015 r. ZDW zgłosił do konkursu³⁴ *Aktywne przejścia dla pieszych* organizowanego przez PZU pięć przejść na drogach wojewódzkich: 451, 487, 409 (dwa przejścia) i 901. We wrześniu 2015 r. wybrane zostało przejście w miejscowości Zawadzkie na DW 901 (na drodze tej w 2014 r. doszło do dziewięciu wypadków w wyniku, których zginęło trzech pieszych i trzech rowerzystów). Do dnia zakończenia kontroli organizator konkursu nie przystąpił do modernizacji tego przejścia.

(dowód: akta kontroli str. 311-313)

8. ZDW prowadził w formie elektronicznej³⁵ ewidencję zarządzanych dróg wojewódzkich, co było zgodne z art. 20 pkt 9 ustawy o *drogach publicznych*. Na podstawie badania siedmiu książek dróg, które objęto oględzinami stwierdzono, że zakres, treść i sposób prowadzenia tej ewidencji był zgodny z zapisami 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*³⁶. Wpisy dotyczące stanu technicznego dokonywane były do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego, za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający (§ 16 rozporządzenia ww. rozporządzenia), co umożliwiało gromadzenie w sposób ciągły wiedzy o stanie tych obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 218-240, 512-527)

³¹ Środki pozyskano w ramach naboru VII-3.1.1. *Drogi Regionalne*, oś priorytetowa: RPOP.03.00.00 *Transport*, działanie: RPOP.03.01.00 *Infrastruktura drogowa* i poddziałanie: RPOP.03.01.01 *Drogi regionalne*.

³² Środki planowane do pozyskania w ramach RPO WO 2014-2020, oś priorytetowa: 06 - *Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców*, działanie: 06.01 *Infrastruktura drogowa*.

³³ Wg sprawozdania Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostek samorządu terytorialnego.

³⁴ Nagrodą w konkursie było sfinansowanie do kwoty 50 tys. zł modernizacji przejścia dla pieszych, w sposób gwarantujący polepszenie bezpieczeństwa (montaż oświetlenia sygnalizującego obecność pieszego, maty antypoślizgowe, montaż kocich oczek). Wyboru przejść dokonywali internauci.

³⁵ Ewidencję dróg prowadzono z wykorzystaniem programu EDIOM 2012, wersja 2.17.0.36 z 27 sierpnia 2014 r., który umożliwiał edycję danych w programie Excel.

³⁶ Dz. U. Nr 67, poz. 582; dalej: rozporządzenie w *sprawie ewidencji dróg*.

W toku kontroli stwierdzono, że ZDW prowadził dzienniki objazdu dróg, o których mowa w § 11 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, w których zamieszczał dane wynikające ze wzoru takiego dziennika stanowiącego załącznik nr 2 do tego rozporządzenia, tj. zauważone podczas przejazdu usterki i uszkodzenia oraz terminy ich usunięcia. ZDW prowadził również książki wykonanych robót, w których zamieszczano lokalizację i rodzaj wykonanych prac, rodzaj użytego sprzętu i ilość zużytych materiałów.

(dowód: akta kontroli str. 241-252)

9. W latach 2013-2015 (I półrocze) nie zostały opracowane procedury przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg, w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. Procedura przeprowadzania okresowych kontroli (rocznych i pięcioletnich), stanu technicznego dróg i infrastruktury drogowej, ustalająca terminy tych czynności, sposób dokumentowania (wzór protokołu) oraz termin opracowania wykazu potrzeb do planu utrzymania dróg (do 15 lipca) została wprowadzona³⁷ przez Dyrektora ZDW we wrześniu 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 285-290)

W okresie poprzedzającym wejście w życie tego zarządzenia, wg wyjaśnień Dyrektora ZDW, zadanie polegające na prowadzeniu ww. kontroli *oddziały terenowe realizowały zgodnie z art. 62 Prawa budowlanego*.

(dowód: akta kontroli str. 130)

10. W okresie objętym kontrolą, w ramach obowiązków wynikających z art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych i z art. 62 Prawa budowlanego dokonywane były okresowe kontrole, obejmujące sprawdzenie stanu technicznego dróg, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Sprawdzenia prawidłowości i terminowości przeprowadzania kontroli stanu technicznego sieci drogowej (w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów) dokonano na podstawie analizy protokołów z kontroli dziesięciu dróg wojewódzkich³⁸, na których zlokalizowanych było dziesięć odcinków dróg objętych oględzinami.

W wyniku sprawdzenia 27 protokołów z kontroli dróg stwierdzono, że kontrole te prowadzone były z wymaganą częstotliwością. W przypadku 24 kontroli, zostały one przeprowadzane przez pracowników ZDW posiadających aktualne zaświadczenie o wpisie na listę członków izby samorządu zawodowego inżynierów budownictwa oraz wymagane uprawnienia budowlane. W protokołach odnotowywano m.in. stan techniczny nawierzchni poszczególnych odcinków drogi, poboczy oraz elementów odwodnienia korpusu drogowego (rowów, zakrzaczenia skarp, występowania zastoisk wody, stanu kanalizacji deszczowej, korytek ulicznych), elementów wyposażenia technicznego drogi (tj. chodników, zatok autobusowych, oznakowania pionowego i poziomego, barier ochronnych), otoczenia, oświetlenia ulicznego, obiektów mostowych. Poza oceną ogólną skontrolowanej drogi oraz wyszczególnieniem odcinków, które wymagały bieżącej naprawy, bądź usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, zamieszczana była także wzmianka dotycząca wykonania zaleceń z poprzedniego przeglądu³⁹. Protokoły kontroli były podpisane przez uczestników kontroli. Zasadniczymi zaleceniami kontrolujących było wykonanie w miarę posiadanych środków remontów częściowych masami na gorąco, wykonanie ścinki poboczy, renowacji rowów, oczyszczenie wpustów ulicznych i przykanalików kanalizacji deszczowej.

³⁷ Zarządzeniem nr 19/2015 z dnia 24 września 2015 r.

³⁸ DW: 396; 409; 414; 423; 426; 451; 454; 487; 494 i 901.

³⁹ W żadnym ze skontrolowanych protokołów nie podano, że nie zostały usunięte usterki ujawnione w poprzednich przeglądach.

W odniesieniu do ścieżek pieszo-rowerowych zlokalizowanych na odcinkach dróg objętych próbą kontrolną NIK, nie sformułowano żadnych zaleceń, a ich stan oceniano, jako co najmniej dobry. Przeprowadzone w trakcie niniejszej kontroli NIK oględziny potwierdziły dobry stan tych ścieżek.

(dowód: akta kontroli str. 218-240, 364-424)

11. ZDW nie ustalał odrębnie potrzeb remontowych w zakresie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. Na podstawie zrealizowanych planów remontowych wyliczono, że w latach 2013-2015 (I półrocze) wydatki na remonty infrastruktury drogowej służącej pieszym i rowerzystom wyniosły odpowiednio: 269,5 tys. zł; 788,2 tys. zł i 171,9 tys. zł ze 189,4 tys. zł w I półroczu 2015 r. (w stosunku do planu).

(dowód: akta kontroli str. 350-351)

Dyrektor WZD wyjaśnił, że *niższe kwoty przekazywane na bieżące utrzymanie dróg w stosunku do potrzeb ustalanych w trakcie przeglądów w oczywisty sposób wpływały na niewykonanie ustalanego zakresu prac. Sytuacja taka miała miejsce od początku funkcjonowania obecnych struktur drogowych nawet w okresie obowiązywania tzw. subwencji drogowej (środki przekazywane z budżetu państwa do jst). W ograniczonym zakresie prowadzone są remonty chodników. Realizowane są przede wszystkim te, gdzie gminy decydują się na współfinansowane przedsięwzięcia. (...) Skalę niewykonanych prac w tym zakresie szacuję na 80%. Brak realizacji pełnego zakresu tych robót nie miał w mojej ocenie wpływu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, gdyż w ramach środków finansowych otrzymywanych na bieżące utrzymanie dróg realizowany był każdego roku zakres robót, który zapewniał bezpieczeństwo w ruchu drogowym⁴⁰. (...) Natomiast prace niewykonane miały wpływ na komfort jazdy użytkowników dróg i estetykę pasa drogowego.*

(dowód: akta kontroli str. 549-550)

12. Sprawdzenie stanu technicznego infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów przeprowadzono poprzez oględziny dziesięciu odcinków dróg o łącznej długości 16 685 m, na których w ostatnich latach odnotowano największą liczbę wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, w tym pięciu odcinków z separacją ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego⁴¹ o łącznej długości 9 409 m oraz pięciu bez takiej separacji⁴² o łącznej długości 7 276 m. W wyniku przeprowadzenia oględzin stwierdzono, że stan techniczny chodników i ścieżek pieszo-rowerowych był dobry i nie wymagał remontów. Nie stwierdzono pęknięć, nierówności i ubytków materiału użytego do wykonania nawierzchni. Nie wystąpiły przypadki braku elementów technicznych, np. barier ochronnych lub krawężników, które mogły dodatkowo wpływać na bezpieczeństwo użytkowników oraz nie było elementów ograniczających widoczność. Na chodnikach przylegających do dróg wojewódzkich w Strzelcach Opolskich (DW 426) oraz w Zawadzkiem (DW 901) ruch pieszych był duży, a na ścieżkach dla rowerów niewielki. Na dwóch odcinkach dróg stwierdzono, że ich stan techniczny nie zapewniał bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, co opisano w dalszej części wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 528-545)

⁴⁰ Realizowany poprzez: 1) remonty częściowe nawierzchni masami na gorąco oraz grysami i emulsją; 2) dwukrotne koszenie traw z pasa drogowego; 3) wycinkę drzew, na które Zarząd otrzymał stosowną decyzję; 4) pozimowe czyszczenie nawierzchni; 5) odnowienie oznakowania poziomego i wymiana oznakowania pionowego; 6) remonty nawierzchni chodników; 7) zimowe utrzymanie dróg zgodnie z przyjętymi standardami.

⁴¹ Odcinki dróg: DW 454 Czarnowąsy 1 090 m; DW 901 Kocury 1 750 m; DW 901 Zawadzkie 1 928 m; DW 414 Dębina-Biała 4 102 m; DW 423 Kąty Op. 539 m.

⁴² Odcinki dróg: DW 454 Ładza 951 m; DW 454 Świerczów 707 m; DW 901 Zawadzkie 1 808 m; DW 426 Strzelce Op. 3 236 m; DW 409 Moszna 574 m.

13. Parametry techniczne infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów objęte kontrolą NIK, były zgodne z parametrami przyjętymi w projektach budowlanych i spełniały wymagania określone w rozporządzeniu *w sprawie warunków technicznych dróg*. Sprawdzenie 12 projektów budowlanych budowy lub przebudowy dróg zrealizowanych w latach 2013-2015 (I półrocze) oraz przeprowadzone oględziny wykazały, że parametry projektowanych chodników, poboczy i dróg dla rowerów były zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad wynikających – w przypadku chodników – z przepisów §§ 43 i 44, a w przypadku dróg rowerowych – z §§ 46 i 47 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 317-326, 335-346, 504-511, 545-547)

Parametry techniczne poboczy i chodników, z wyjątkiem przypadków na odcinku DW 454 w miejscowości Ładza oraz na odcinku DW 409 w miejscowości Moszna, a także dróg dla rowerów, w szczególności w zakresie szerokości, usytuowania względem krawędzi jezdni i utwardzenia, były zgodne z normami określonymi w rozdziałach 6, 8 i 9 rozporządzenia *w sprawie warunków technicznych dróg*. Na kontrolowanych odcinkach nie stwierdzono progów i uskoków utrudniających ruch rowerowy. Krawężnie chodników przylegających bezpośrednio do jezdni nie były uszkodzone.

(dowód: akta kontroli str. 528-545)

14. W okresie objętym kontrolą NIK ZDW zrealizował pięć inwestycji⁴³ w ramach, których odseparowano ruch pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego o łącznej długości 6,768 km (wybudowano nowe lub przebudowano istniejące chodniki), co stanowiło 20,2% długości przebudowanych dróg w badanym okresie (33,350 km).

(dowód: akta kontroli str. 265-267, 504-511)

W sprawie inwestycji drogowych separujących ruch samochodowy od rowerowego, Dyrektor ZDW wyjaśnił, że ZDW zarządza siecią dróg wojewódzkich województwa opolskiego, których klasy techniczne zaliczają się do G i Z. Przygotowując dokumentację techniczną zobowiązani jesteśmy kierować się przede wszystkim rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych drogi, które w §§ 43 i 46 określa usytuowanie urządzeń zwiększających bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów względem jezdni. Separacja ruchu rowerzystów i innych uczestników ruchu musi występować obligatoryjnie na drogach klasy technicznej S i GP natomiast na drogach klasy G dopuszcza się lokalizację ścieżki pieszo-rowerowej oddzielonej od jezdni krawężnikiem, a w przypadku chodników separacja dopuszczalna jest poprzez wyniesienie chodnika ponad krawężń jezdni na wysokość od 6 do 16 cm. Dlatego też w przypadkach gdzie separacja chodników czy ścieżek pieszo-rowerowych była możliwa w istniejących warunkach terenowych, były one projektowane jako odseparowane zgodnie z ww. rozporządzeniem. Takie rozwiązania pozwalały minimalizować koszty realizowanych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 502-503)

15. W latach 2013-2015 ZDW objęty był ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku zdarzeń z tytułu posiadanego mienia oraz prowadzonej działalności. Na 2013 r. składka wynosiła 183,1 tys. zł, a suma ubezpieczenia 800 tys. zł, na lata 2014 i 2015 składki wynosiły odpowiednio: 187,9 tys. zł i 220 tys. zł, a suma ubezpieczenia 1 000 tys. zł na każdy rok.

(dowód: akta kontroli str. 12-19)

⁴³ DW 457 budowa 0,1 km ścieżki pieszo-rowerowej w miejscowości Chróścice; DW 414 budowa ścieżki pieszo-rowerowej Krobosz-Biała długości 1,842 km w ramach przebudowy drogi; DW 487 przebudowa drogi, przy której znajduje się ciąg pieszo-rowerowy długości 4,450 km; DW 494 rozbudowa drogi w ramach, której zachowano istniejący chodnik odseparowany pasem zieleni.

W ww. okresie, ZDW jako zarządca dróg nie wypłacał odszkodowań z tytułu zdarzeń powstałych w wyniku złego stanu dróg lub złego ich utrzymania, gdyż odpowiedzialność w tym zakresie ponosiły towarzystwa ubezpieczeniowe. Jak ustalono, w jednym przypadku wystąpiło zdarzenie, w wyniku którego towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaciło rowerzyście odszkodowanie⁴⁴, a także trwało postępowanie sądowe o zapłatę odszkodowania dla osoby pieszej, z tytułu urazu poniesionego w dniu 15 lutego 2013 r. wskutek nastąpienia na nierówność na jezdni (ubytek). Do dnia zakończenia kontroli postępowanie to nie zostało zakończone.

(dowód: akta kontroli str. 22-28)

16. Z rejestru skarg i wniosków ZDW, wynikało że w okresie objętym kontrolą nie wpływały do Zarządu skargi dotyczące spraw związanych z bezpieczeństwem pieszych i rowerzystów⁴⁵. W 2013 r. złożono do ZDW łącznie 33 wnioski, w 2014 r. 34, a w I kwartale 2015 r. 21 wniosków o dokonanie zmian oznakowania poziomego, w związku z wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu wynikających z propozycji podmiotów i osób fizycznych (m.in. o wyznaczenie przejścia dla pieszych w nowym lub przemieszczenia dotychczasowej lokalizacji, wprowadzenia dodatkowych lub nowych znaków pionowych lub poziomych). Nie wpłynęły wnioski o zmianę organizacji ruchu z uwagi na korzystanie z dróg przez rowerzystów. Wszystkie wnioski poddawane były ocenie przez Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, po uprzednim dokonaniu wizji terenowej odcinka drogi (w uzasadnionych przypadkach).

Z 33 wniosków złożonych w 2013 r., 16 związanych było ze zmianą oznakowania poziomego w związku ze zmianą organizacji ruchu wpływającą na bezpieczeństwo pieszych. Jedenaście z tych wniosków nie zostało uwzględnionych z uwagi na negatywną opinię Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁴⁶. Uwzględnione wnioski (5) dotyczyły wyznaczenia dodatkowych przejść dla pieszych.

W 2014 r. z 34 wniosków, które wpłynęły do ZDW, 14 dotyczyło dokonania zmian oznakowania w ww. zakresie. Trzy z nich zostały załatwione zgodnie z postulowanym rozwiązaniem (wszystkie dotyczyły wprowadzenia dodatkowych przejść dla pieszych), po wyrażeniu pozytywnej opinii przez ww. Komisję.

W I półroczu 2015 r. wpłynęło 10 takich wniosków, z których żaden nie został uwzględniony, co uzasadniano *zlokalizowaniem przejścia dla pieszych w bezpośrednim sąsiedztwie wnioskowanej lokalizacji, brakiem stosownego oświetlenia w miejscu lokalizacji przejścia, wymaganą przebudową odcinka drogi z uwagi na zatokę autobusową, a także brakiem chodnika lub utwardzonego pobocza po obydwu stronach drogi.*

(dowód: akta kontroli str. 68)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Kontrole okresowe dróg wojewódzkich nr 409, 414 i 423, o których mowa w art. 62 ust. 1 *Prawa budowlanego* przeprowadzone zostały w dniach 7 maja 2015 r., 29 kwietnia 2015 r. i 20 kwietnia 2015 r. przez pracownika ZDW z Oddziału Terenowego w Głubczycach, który w dniach dokonania tych czynności nie był wpisany na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, tj. Opolskiej

⁴⁴ Zdarzenie miało miejsce 18 czerwca 2013 r. na DW 421 w miejscowości Błażejowice i związane było z upadkiem z roweru, w wyniku najechania na nierówność na drodze (ubytki nawierzchni). Odszkodowanie wypłacone zostało w kwocie 1 632 zł.

⁴⁵ W rejestrze ujęto skargę z 28 grudnia 2013 r. dotyczącą braku miejsc parkingowych przy siedzibie ZDW oraz skargę z 3 czerwca 2014 r. dotyczącą złego stanu technicznego odcinka DW 548 od Lewina Brzeskiego do DK 94 (ubytki nawierzchni, mało widoczne linie segregacyjne i niewykoszone pobocze).

⁴⁶ Zakaz wprowadzania takich rozwiązań wynikający z ukształtowania terenu lub przebiegu drogi (przesłonięcie lub ograniczona widoczność przejścia dla pieszych w związku ukształtowaniem terenu i zakrętami).

Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, co naruszało art. 12 ust. 1 pkt 5 i ust. 7 oraz art. 62 ust. 4 *Prawa budowlanego*.

(dowód: akta kontroli str. 400-403, 412-424)

Zgodnie z treścią art. 12 ust. 1 pkt 5 *Prawa budowlanego*, za samodzielną funkcję techniczną w budownictwie uważa się działalność związaną z koniecznością fachowej oceny zjawisk technicznych lub samodzielnego rozwiązania zagadnień architektonicznych i technicznych oraz techniczno-organizacyjnych, a w szczególności działalność obejmującą sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych. Podstawą natomiast do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, jest zgodnie z ust. 7 tego artykułu, m.in. wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności. Z kolei w art. 62 ust. 4 ww. ustawy wskazano, że kontrole okresowe przeprowadzają osoby posiadające uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności.

Z przedłożonych przez ZDW dokumentów wynikało, że ww. pracownik został wpisany na listę członków Opolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Opolu z dniem 1 lipca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 551-552, 605-607)

Dyrektor wyjaśnił, że ww. osoba wskutek własnego niedopatrzenia wykonywała przeglądy okresowe pomimo braku uzyskania wymaganego wpisu na listę członków Opolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Opolu. Po stwierdzeniu niezaktualizowania wpisu wystąpiła o jego aktualizację. Ponadto Dyrektor zaznaczył, że osoba ta posiada stosowne kwalifikacje zawodowe do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie (uzyskane w 1994 r., nr ewid. OPL/1037//OWOK/14).

(dowód: akta kontroli str. 549)

2. ZDW nierzetelnie wywiązywał się z obowiązku utrzymania dwóch odcinków dróg, tj. DW 409 w miejscowości Moszna i DW 454 w miejscowości Ładza, w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. W wyniku przeprowadzonych oględzin ww. odcinków dróg stwierdzono bowiem, że:

- na odcinku DW 454 w miejscowości Ładza, po obu jego stronach brak było chodnika. Pobocze od strony wyjazdu do miejscowości Ładza zarośnięte było trawą, a dalej na tym odcinku wzdłuż drogi obok przystanku autobusowego pobocze było gruntowe, utwardzone, nieregularne, o szerokości ok 2 m. Po przeciwnej stronie, na utwardzonym poboczu stwierdzono występowanie dziur wypełnionych błotem. Na objętym oględzinami odcinku zlokalizowane było przejście dla pieszych, które nie było oświetlone (oświetlenie zamontowano przy skrzyżowaniu w odległości kilkudziesięciu metrów od przejścia). Powyższe naruszało wymóg § 109 ust. 1 pkt 1, 2 i 12 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg, w którym określono, że droga powinna być oświetlona ze względów bezpieczeństwa w obrębie przejścia dla pieszych i do dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej w terenie zabudowanym,

- na odcinku DW 409 w miejscowości Moszna pobocze było wąskie i nie spełniało wymagań § 37 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg, w którym określono, że pobocze gruntowe drogi wojewódzkiej klasy G powinno wynosić nie mniej niż 1,25 m. Ponadto w odległości ok. 20 m od skrzyżowania w miejscowości Moszna (obok stadniny koni i domów mieszkalnych), znajdowało się oznakowane przejście dla pieszych, które nie było oświetlone, (oświetlenie zamontowane było w odległości ok. 10 m od tego przejścia), co naruszało § 109 ust. 1 pkt 1, 2 i 12 ww. rozporządzenia. Za przejściem

znajdowało się wąskie nierówne pobocze, zarośnięte trawą, a za nim rów. Ruch na tym odcinku drogi był duży.

(dowód: akta kontroli str. 528, 530, 532-535, 545)

W protokołach z kontroli okresowych DW 409 za lata 2013-2015, osoby przeprowadzające te czynności nie opisywały szczegółowo stanu poboczy i chodników w miejscowości Moszna, a jedynie wskazywały, że *stan zatoki autobusowej jest dostateczny*. W protokołach z kontroli okresowych DW 454 opisano natomiast, że na odcinku w miejscowości Ładza *stan nawierzchni jest zadawalający i dostateczny, z uwagi na deformacje, zaniżenia i spękania, a stan chodnika zły i zadawalający*. Ograniczenie zapisów w tych protokołach jedynie wskazania odcinków, na których znajdowało się oświetlenie, nie umożliwiała stwierdzenia, czy stan tego oświetlenia spełniał wymagania ustalone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 364-403, 528-545)

Naczelnik Wydziału Utrzymania Dróg, odnosząc się do nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie oględzin DW 409 w miejscowości Moszna podała m.in., że *zauważono problem potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa pieszym na tym odcinku drogi. Dlatego opracowywana jest dokumentacja projektowa dla przebudowy odcinka DW 409 Dębina-Moszna wraz z budową ścieżki rowerowej. Zakończenie prac projektowych planowane jest na listopad 2016 r., po czym rozpocznie się przebudowa. Do tego czasu piesi będą zmuszeni korzystać z istniejącego układu komunikacyjnego w obrębie tego skrzyżowania*. W odniesieniu do DW 454 na odcinku w miejscowości Ładza wyjaśniła, że *dla poprawy bezpieczeństwa wprowadzono zmianę w oznakowaniu tego odcinka, a dla dalszej poprawy bezpieczeństwa wymagane są działania inwestycyjne i dlatego przebudowa tego odcinka nastąpi w ramach realizacji WPRSDW do końca 2020 r.* Stwierdziła też, że *Marszałek Województwa Opolskiego w piśmie z maja br. Nr DIG-I.8026.51.2015 poinformował samorządy o konieczności doświetlenia tych miejsc.*

(dowód: akta kontroli str. 499-500)

3. ZDW nie realizował obowiązku wynikającego z § 5 ust. 1 pkt 1 Statutu ZDW, w związku z art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, dotyczącego bieżącego informowania o sporządzonych planach rozwoju sieci drogowej organów właściwych w sprawach sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego. W Statucie ZDW (§ 5 ust. 1) ustalono, że *zadaniem ZDW jest opracowywanie projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o sporządzonych planach rozwoju sieci drogowej, organów właściwych w sprawach sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego*. ZDW nie posiadał dowodów świadczących o wypełnieniu ww. obowiązku, w związku z uchwaleniem 14 lutego 2013 r. przez Zarządu Województwa Opolskiego WPRSDW.

(dowód: akta kontroli str. 32)

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że *nie informowano organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, bowiem skala potrzeb w tym zakresie wielokrotnie przewyższa możliwości finansowe budżetu Województwa i dostępnych środków pomocowych. W ten sposób unikaliśmy konsekwencji wynikających z artykułu 98 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Wprowadzanie do planów miejscowych wszystkich potrzeb obecnych i przyszłych dla rozwoju infrastruktury drogowej skutkowałoby zgodnie z ww. ustawą koniecznością nabywania terenów dla zadań, które nie znajdują finansowania w dającej się przewidzieć perspektywie (tak jak jest to ujęte w Wojewódzkim Planie Zagospodarowania Przestrzennego).*

(dowód: akta kontroli str. 129-130)

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

IV. Uwagi i 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 Kontroli⁴⁷, wnosi o podjęcie działań mających na celu zapewnienie bezzwłocznego, skutecznego usuwania zagrożeń dla bezpiecznego korzystania z dróg wojewódzkich przez niechronionych uczestników ruchu drogowego, jak też wypełniania obowiązku dotyczącego informowania o sporządzonych planach rozwoju sieci drogowej, organów właściwych w sprawach sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego.

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 Opolu.

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.

Opole, dnia 13 listopada 2015 r.

Kontroler
Zbigniew Łupicki
Główny specjalista k.p.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

.....
podpis

.....
podpis

⁴⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.