



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Opolu

LOP.410.009.06.2015
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	
Kontroler	Marek Dudek, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 97467 z dnia 21 września 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)	
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie, ul. Słowiańska 17, 48-300 Nysa ¹	
Kierownik jednostki kontrolowanej	Tadeusz Dziubandowski, Dyrektor (dowód: akta kontroli str. 22)	

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości² 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

ZDP realizował obowiązki Zarządu Powiatu Nyskiego, jako zarządcy dróg powiatowych w rozumieniu art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*³, a stan liczbowy i kwalifikacje osób zatrudnionych w ZDP umożliwiały prawidłową realizację powierzonych zadań.

Potrzeby w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych służących zwiększeniu bezpieczeństwu, m.in. pieszych i rowerzystów, były uwzględniane w ograniczonym zakresie w planach rozwoju sieci drogowej i projektach planów finansowania budowy, przebudowy, remontu utrzymania i ochrony zarządzanych dróg. Na realizację powierzonych ZDP zadań, w tym na związanych z bieżącym utrzymaniem i remontem dróg oraz nakładami inwestycyjnymi, Rada Powiatu Nyskiego przewidziała w planach finansowych tej jednostki, na kolejne objęte kontrolą lata, wydatki w wysokości 5 655 tys. zł, 11 257 tys. zł i 14 579 tys. zł, co stanowiło odpowiednio 58%, 65% i 73% zidentyfikowanych potrzeb. Nominalny wzrost środków przeznaczony był na realizację zadań inwestycyjnych z drogownictwa, co mogło wpłynąć się na poprawę stanu technicznego zarządzanych dróg. Uwzględnione w planach finansowych ZDP środki na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów wyniosły od 96% w 2013 r. (413 tys. zł) do 98% w 2015 r. (728 tys. zł) zgłaszanych potrzeb. Jednak biorąc pod uwagę, że ruch w ciągach pieszo-rowerowych wydzielony został tylko na długości 2,8% (ok. 17 km) zarządzanych dróg, NIK ocenia je za niewystarczające.

W badanym okresie ZDP podejmował działania organizacyjne oraz związane z poprawą stanu technicznego na zarządzanych drogach (594,756 km), które mogły

¹ Dalej: ZDP.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.; dalej: ustawa *o drogach publicznych*.

także wpływać na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Stwierdzono jednak nieprawidłowości stwarzające ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników na zarządzanych drogach lub wzrost tego zagrożenia, w przypadku dziewięciu dróg (ulic lub/i odcinków dróg) spośród jedenastu poddanych oględzinom. Dotyczyły one w szczególności:

- występowania niezwiązanych z drogą elementów oraz odkształceń, zaniżenia lub/i ubytków w chodnikach, jezdni lub/i poboczach,
- braku oznakowania przed spadającymi odpadami skalnymi, drzewnymi lub/i ziemnymi oraz braku zabezpieczenia skarp rowów przylegających bezpośrednio do chodników,
- braku zorganizowanych albo wydzielonych miejsc ruchu pieszego lub ich istotnego zwężenia.

W toku kontroli NIK Dyrektor ZDP bezzwłocznie podejmował czynności zmierzające do wyeliminowania miejsc, na których stwierdzono ryzyko wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników oraz poprawy stanu technicznego zarządzanej sieci drogowej. Ponadto przekazał Marszałkowi Województwa Opolskiego sporządzone w tej jednostce w latach 2013-2014 dwa plany rozwoju sieci drogowej w Powiecie Nyskim.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

Opis stanu
faktycznego

1. ZDP został utworzony uchwałą nr XXIII/165/2000 Rady Powiatu w Nysie z dnia 15 września 2000 r. Statut tej jednostki stanowił załącznik do ww. uchwały. Zgodnie ze Statutem, ZDP działa na podstawie oraz przy uwzględnieniu m.in. ustawy *o drogach publicznych* (§ 1), a przedmiotem tej działalności jest *wykonywanie obowiązków zarządcy dróg powiatowych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych* (§ 3).

W Regulaminie organizacyjnym ZDP nadanym przez Zarząd Powiatu w Nysie⁴ ustalono m.in. zadania ogólne wspólne dla całej jednostki oraz zadania szczegółowe dla poszczególnych komórek organizacyjnych, w tym związane z wykonywaniem obowiązków zarządcy dróg powiatowych. I tak w szczególności:

- dla Komórki Technicznej związane m.in. z prowadzeniem spraw związanych z utrzymaniem i ochroną dróg, z zarządzaniem pasem drogowym i inżynierią ruchu drogowego, zarządzaniem, utrzymywaniem i ochroną obiektów mostowych oraz przepustów, planowaniem i prowadzeniem zagadnień związanych z zamówieniami publicznymi;
- dla Służby Liniowej związane m.in. z kontrolą stanu technicznego urządzeń drogowych i obiektów mostowych, nadzorem nad realizacją robót z zakresu utrzymania i odbudowy dróg i mostów, udziałem w odbiorach wykonywanych robót, ochroną przed zanieczyszczeniem, sprawdzaniem prawidłowości zabezpieczenia i oznakowania, kierowaniem i prowadzeniem bieżącego i zimowego utrzymania dróg, urządzeń i obiektów mostowych, wykonywaniem robót inwestycyjnych i zabezpieczających.

⁴ Uchwała nr 42/40/99 Zarządu Powiatu w Nysie z dnia 19 sierpnia 1999 r. wraz ze zmianami wprowadzonymi uchwałami: nr 154/687/05 z dnia 14 października 2005 r.; nr 174/509/10 z dnia 18 marca 2010 r. i nr 113/361/13 z dnia 31 stycznia 2013 r. Zmiany dotyczyły m.in. zadań wskazanych w zmianach art. 20 ustawy *o drogach publicznych*.

W zakresach czynności pracowników (w tym Komórki Technicznej i Służby Liniowej) uszczegółowiono zadania przewidziane do realizacji przez ZDP, obejmujące m.in. zadania wskazane w art. 20 ustawy o *drogach publicznych*.

(dowód: akta kontroli str. 23-26, 27-38, 315-326, 408-426)

2. W latach 2011-2015 (I połowa) stan zatrudnienia w ZDP⁵ na ostatni dzień roku oraz na dzień 30 czerwca 2015 r. wynosił odpowiednio: 35, 34, 34, 34 i 35 etatów.

W pionie technicznym realizującym zadania merytoryczne ZDP, zatrudnionych było jedenaście osób, które posiadały wykształcenie techniczne (dyplom inżyniera lub technika drogownictwa, budownictwa, mechanika lub architektury, w tym dwie osoby posiadały uprawnienia budowlane o specjalizacji z zakresu drogownictwa). Pięć osób uczestniczyło w seminariach obejmujących projektowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, a cztery - w szkoleniach (kursach) związanych z problematyką aplikowania o środki z funduszy pomocowych z Unii Europejskiej i zarządzaniem projektami realizowanymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2007-2013.

Uwzględniając wyniki przeprowadzonych w ramach kontroli oględzin dróg, organizację jednostki i przyjęty podział zadań pomiędzy pracowników, NIK ocenia, że stan liczbowy i kwalifikacje osób zatrudnionych w ZDP umożliwiały realizację zadań nałożonych na zarządcę dróg powiatowych w Powiecie Nyskim.

(dowód: akta kontroli str. 315-326, 363-364)

3. W objętym kontrolą okresie w ZDP opracowane zostały dwa projekty planów rozwoju sieci dróg powiatowych (pierwszy - zatwierdzony przez dyrektora ZDP w styczniu 2013 r., drugi - przyjęty przez Zarząd Powiatu w Nysie uchwałą nr 160/463/14 z dnia 23 stycznia 2014 r.).

W planach tych zawarto m.in. informacje o systemie zarządzania drogami i zasadach ich finansowania, wyszczególniono zadania zrealizowane w poprzednich latach oraz opisano infrastrukturę drogową w Powiecie Nyskim, podano stan techniczny dróg i obiektów mostowych, a także dokonano analizy bezpieczeństwa (w tym podano dane statystyczne o wypadkach z udziałem pieszych i ich przyczynach).

W planie z 2013 r. wprawdzie nie wskazano bezpośrednio drogowych rozwiązań infrastrukturalnych uwzględniających potrzeby bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, nie mniej jednak określone zostały cele i kryteria rozwoju sieci dróg powiatowych w odniesieniu do wszystkich użytkowników, w tym niechronionych uczestników ruchu drogowego. Obejmowały one trzy aspekty:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- poprawę stanu infrastruktury drogowej,
- integrację przestrzenną powiatu, poprzez poprawę dostępności do terenów gospodarczych i turystycznych.

Z ww. dokumentu wynikało, że założenia w tym zakresie zostaną osiągnięte m.in. poprzez: *poprawę stanu technicznego, stosowanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz aktywność jednostek samorządu terytorialnego we współfinansowaniu inwestycji*.

W ww. planie wykazano, że łączna długość nowych chodników wykonanych w latach 2007-2012 wyniosła 36 138 m.

W planie z 2014 r. również nie wskazano bezpośrednio na drogowe rozwiązania infrastrukturalne uwzględniające potrzeby bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, nie mniej jednak w opisie *stanu technicznego dróg powiatowych* podano m.in., że w ocenie infrastruktury drogowej zwraca się uwagę na: *otoczenie dróg i ulic, stan urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz oznakowania, stan nawierzchni*

⁵ Dane podano w przeliczeniu na etaty kalkulacyjne.

i chodników. W planie wskazano cele rozwoju sieci drogowej dotyczące: poprawy stanu infrastruktury drogowej z podniesieniem jej standardu użytkowego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, integracji przestrzennej dróg powiatowych poprzez dostępność do terenów gospodarczych i turystycznych.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: W planach rozwoju sieci drogowej nie zawarto bezpośrednich zapisów zawierających drogowe rozwiązania infrastrukturalne uwzględniające potrzeby bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Brak jest w tym zakresie jednoznacznych wytycznych, które określają taki obowiązek. Opracowany w naszej jednostce dokument zawiera główne cele wyznaczające działania w zakresie administrowanej sieci drogowej, tj.: poprawa stanu infrastruktury drogowej z podniesieniem jej standardu użytkowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, integracja przestrzenna dróg powiatowych poprzez poprawę dostępności do terenów gospodarczych i turystycznych. Ponadto określone zostały w nim założenia dotyczące działań nie tylko inwestycyjnych, ale również w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym, realizowane poprzez remonty i bieżące utrzymanie. (...) Integralną częścią Planu stanowi wykaz zadań zrealizowanych w latach 2008-2013, które w swoim zakresie obejmowały rozwiązania mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa drogowego, w tym na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. (...) realizacja zadań związanych z przebudową chodników (przy udziale finansowym samorządów gminnych) wynikała ze zgłaszanych potrzeb lokalnej społeczności.

Plany rozwoju sieci dróg powiatowych po ich zatwierdzeniu, zgodnie z art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, przesłano wszystkim (9⁶) samorządom gminnym z terenu Powiatu Nyskiego. Po przekazaniu tych planów, do ZDP nie wpłynęły od gmin żadne informacje związane z przyjętymi w tych planach założeniami dotyczącymi rozwiązań infrastrukturalnych na zarządzanej przez ZDP sieci dróg powiatowych.

Pomimo obowiązku wskazanego w art. 35 ust. 1 ww. ustawy, zarządca dróg powiatowych nie przekazał Marszałkowi Województwa Opolskiego sporządzonych w 2013 r. oraz w 2014 r. planów rozwoju sieci drogowej⁷.

W powyższej sprawie Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: Plan Rozwoju Sieci Drogowej stanowi propozycję ukierunkowania na możliwość podejmowania decyzji w oparciu o działania systemowe, zmierzające do wprowadzenia do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych powiatu nyskiego obejmujących przebudowę oraz roboty remontowe na tych drogach, w korelacji z ustalonymi wskaźnikami funkcjonalno-eksploatacyjnymi, tj.: funkcją poszczególnych dróg, oceną stanu technicznego dróg, bezpieczeństwem ruchu drogowego. ZDP w Nysie jest organem opiniującym projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz zmian w tych planach jak również w przypadku ich braku - decyzji o warunkach zabudowy. Właściwe organy przesyłają do ZDP opracowane projekty planów i ich zmian, które są analizowane w zakresie ustaleń i rozwiązań dotyczących zarządzanej powiatowej infrastruktury drogowej oraz jej powiązań z planowanymi inwestycjami (drogowymi, przemysłowymi, usługowymi, mieszkalnictwa wielo i jednorodzinne) (...) Przygotowanie i realizacja inwestycji drogowych prowadzona przez ZDP zawsze uwzględnia znaczenie drogi w infrastrukturze transportowej powiatu nyskiego i jej powiązanie z potrzebami działających podmiotów gospodarczych.

(dowód: akta kontroli str. 112-161, 213-233, 254-262, 263, 310-312, 809-810)

4. W kontrolowanym okresie ZDP nie przeprowadzał audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 24j ustawy o drogach publicznych oraz nie ustalał

⁶ Glucholazy, Kamiennik, Korfantów, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Pakosławice i Skoroszyce.

⁷ Powyższy obowiązek został zrealizowany w trakcie kontroli NIK.

potrzeb w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych służących bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. Również w planach rozwoju sieci drogowej przyjętych w 2013 r. i 2014 r. nie ustalono bezpośrednio potrzeb w zakresie rozwiązań infrastrukturalnych służących bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. W ZDP nie było także dokumentów wskazujących, że przy opracowywaniu planów rozwoju sieci drogowej występowało o stanowisko do społeczności lokalnej lub organizacji pozarządowych. W latach 2011-2015 (I półrocze) ZDP był natomiast współorganizatorem (wraz Zarządem Powiatu) trzech spotkań z mieszkańcami Nysy dotyczących planowanej realizacji przebudowy dróg powiatowych (2187 O, 1628 O i 1653 O), w trakcie których przedstawiono przyjęte w dokumentacji projektowej rozwiązania i zachęcano do ewentualnego składania na tym etapie wniosków, które można byłoby uwzględnić w przygotowywanych postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych, a także wykorzystać przed rozpoczęciem robót budowlanych⁸. W sprawie realizacji potrzeb w zakresie zapewnienia rozwiązań infrastrukturalnych służących poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *Od szeregu lat ZDP podejmuje działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg m.in. poprzez udział we wszystkich programach rządowych dotyczących poprawy brd: „Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych”, „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych”. Działania ZDP obejmują swym zakresem również poprawę dostępności infrastruktury dla niepełnosprawnych mieszkańców naszego powiatu (zabudowywanie przy przejściach płytek o odmiennej fakturze i kolorystyce, obniżenia krawężnika). Na etapie realizacji dokumentacji technicznej uwzględniane są zawsze rozwiązania infrastrukturalne np.: chodniki, ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych (w tym przejścia z azylami), urządzenia zabezpieczające ruch pieszego i rowerowy (barierki i wygradzenia), rozwiązania skrzyżowań i włączeń o możliwie najmniej kolizyjnym układzie, oznakowanie pionowe i poziome, sygnalizatory świetlne. Opracowywane rozwiązania są opiniowane dwuetapowo przez komisję ds. Bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego, która realizuje zadania audytu brd (...) Ponadto proponowane rozwiązania projektowe prezentowane były lokalnej społeczności w celu uzyskania stanowiska⁹. Dyrektor ZDP wyjaśnił ponadto m.in., że: *Zapisy planu rozwoju sieci drogowej wyróżniają, jako jeden z problemów zarządzanej infrastruktury, konieczność integracji przestrzennej powiatu poprzez poprawę dostępności do terenów gospodarczych i turystycznych. Rozwiązanie tego problemu realizowane jest poprzez uwzględnienie w zamierzeniach inwestycyjnych i remontowych konieczności dostosowania dróg do potrzeb istniejących ośrodków gospodarczych, turystycznych itp. Przykładem takich działań była realizacja następujących zadań: przebudowa drogi powiatowej nr 1668 O na odcinku Goświnowice-Głębinów (...) przebudowa dróg powiatowych nr 1635 O i 1636 O Otmuchów-granica Państwa¹⁰.**

(dowód: akta kontroli str. 112-152, 213-233, 263, 310-312)

⁸ Informacje o spotkaniach zamieszczono w tygodniku miejskim Nowiny Nyskie, w spotkaniach – wg list obecności – uczestniczyło 9, 6 i 7 osób.

⁹ Najważniejsze z tych zadań to: przebudowa ul. Mickiewicza w Nysie (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych), przebudowa drogi nr 1607 O - ul. Czarnieckiego w Nysie (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych), przebudowa drogi powiatowej nr 1636 O na odcinku Zwanowice-Kałków-Otmuchów (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych, przebudowa skrzyżowań na rondzie), przebudowa drogi powiatowej nr 2164 O na odcinku ul. Długosza w Nysie (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych, przebudowa skrzyżowania na rondzie), przebudowa drogi powiatowej nr 1617 O na odcinku Konradów-Jamoltówek (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych, przebudowa skrzyżowania na rondzie), przebudowa drogi powiatowej nr 1653 O ul. Chelmońskiego w Nysie (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych, wyświetlacza prędkości z detektorem radarowym), budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 2183 O ul. Rodziewiczówny w Nysie (wykonanie chodników, ścieżki pieszo-rowerowej, przejść dla pieszych), przebudowy chodników w ciągach dróg powiatowych.

¹⁰ Zadanie zrealizowane w ramach Współpracy Transgranicznej Interreg Polska-Czechy.

5. Projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony zarządzanych dróg na lata 2013-2015 oraz środkach (źródłach finansowania) i potrzebach w tym zakresie zawarte były w następujących dokumentach:

- planach rozwoju sieci drogowej, w których wskazano główne kierunki budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony zarządzanych dróg,
- wieloletnim planie inwestycyjnym, zawierającym nazwę (rodzaj) zadania, okres jego realizacji, a także szacunkowe nakłady,
- wieloletniej prognozie finansowej dla Powiatu Nyskiego na lata 2013-2020¹¹, w której wskazano zadania i limit wydatków w danym roku,
- bieżących planach utrzymania i ochrony dróg realizowanych przez służby liniowe ZDP i podmioty zewnętrzne (obejmujących m.in. remonty częściowe nawierzchni, koszenie traw, ścinkę poboczy, wycinkę drzew i krzewów, pielęgnację zieleni, nasadzenia drzew i krzewów, malowanie oznakowania poziomego, utrzymanie systemu kanalizacji deszczowej, sprzątanie po zimie i letnie, prowadzenie akcji zima), w planach ujmowano kwoty klasyfikowane w grupach paragrafów wydatków bieżących (w szczególności w § 4300 – Zakup usług pozostałych i w § 4270 – Zakup usług remontowych) oraz wydatków majątkowych (§ 6050 – Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych i §6060 – Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych),
- projektach planów finansowych i finansowo-rzeczowych ZDP sporządzanych na potrzeby planowania budżetu Powiatu Nyskiego, a obejmujących m.in. wykaz zadań rzeczowych, terminy realizacji, koszty zadania, planowane wydatki z podziałem na źródła finansowania,
- planach finansowych ZDP.

Ujęcie w ww. dokumentach informacji o zadaniach i okresach realizacji, środkach (źródłach finansowania) i potrzebach w zakresie finansowania budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony zarządzanych dróg w nawiązaniu do zapisów dwóch planów rozwoju sieci dróg powiatowych, było zgodne z art. 20 ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

Poziom potrzeb finansowych w zakresie remontów i nakładów inwestycyjnych związanych z zarządzanymi drogami (bez bieżącego utrzymania) na rok 2013 określony został na 8 099 tys. zł, natomiast na rok 2014 na 15 861 tys. zł. W 2013 r. na ten cel uzyskano 4 247 tys. zł (52%), z czego wydatkowano 4 234 tys. zł (99,7%), a w roku następnym 10 208 tys. zł (64%), z czego wydatkowano 10 163 tys. zł (99,6%). Poziom zaspokojenia potrzeb w zakresie finansowania infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów wynosił 93% (413 tys. zł) w 2013 r. oraz 95% (466 tys. zł) w 2014 r.

Na rok 2015 potrzeby w zakresie remontów i nakładów inwestycyjnych oszacowane zostały na kwotę 18 550 tys. zł, natomiast w planie finansowym przewidziano na ten cel 13 378 tys. zł, w tym na infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów 728 tys. zł (odpowiednio 72% i 98% oszacowanych kwot).

W sprawie ustalania potrzeb finansowych na infrastrukturę drogową Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *Projekty planów finansowo-rzeczowych uwzględniające finansowanie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg ustalone są w oparciu o założenia: stan techniczny infrastruktury drogowej (określony na podstawie prowadzonych przeglądów stanu technicznego), zadania inwestycyjne (w tym z udziałem środków zewnętrznych) wytypowane do realizacji przez Zarząd Powiatu, potrzeby zgłaszane przez kierowników obwodów drogowych (w zakresie prac remontowo utrzymaniowych), założenia planistyczne do budżetu Powiatu*

¹¹ Uchwała Rady Powiatu Nyskiego nr XXI/301/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r. w sprawie uchwalenie wieloletniej prognozy finansowej na lata 2013-2020.

określone przez Starostę Nyskiego (...) Finansowanie zadań inwestycyjnych opiera się w dużej mierze na założeniu uzyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych, tj. budżetu państwa (w ramach programów rządowych), środków Funduszy Europejskich (w ramach programów operacyjnych), budżetów samorządów.

W ww. dokumentach związanych z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg nie wskazywano wprost drogowych rozwiązań infrastrukturalnych przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów, za wyjątkiem zadań związanych z budową (przebudową lub remontem) chodników.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *W planach finansowo-rzeczowych uwzględniane są zadania wraz ze źródłem ich finansowania dotyczące rozwiązań infrastrukturalnych przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów. Do zadań z tej grupy należy przebudowa i remonty chodników oraz budowa i przebudowa ścieżek rowerowych. Zadania te realizowane są z dofinansowaniem samorządów gminnych. Ustalenie zakresu rzeczowego tych zadań opiera się na uwzględnieniu potrzeb ich użytkowników oraz ich wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (separacja ruchu).*

W ZDP nie było dokumentów wskazujących na sposób ustalania potrzeb w zakresie finansowania i realizacji drogowych rozwiązań infrastrukturalnych przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów. W ramach realizacji obowiązków sprawozdawczych dyrektor ZDP oraz radni¹² w dyskusji wskazywali m.in. na potrzeby realizacji zadań drogowych i możliwości ich finansowania, w tym zadania związane z bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu drogowego na zarządzanych drogach powiatowych oraz pozostałych drogach na terenie Powiatu Nyskiego.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *Ustalanie potrzeb finansowych na realizację infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów opiera się na podstawie założeń techniczno-ekonomicznych, które opierają się na przyjęciu scalonej wartości jednostkowej przebudowy/remontu zamierzenia infrastrukturalnego. Ustalone wartości służą do dalszych działań planistycznych, w tym do uzgodnień z poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Realizacja zaplanowanych zadań odbywa się w danym roku budżetowym. Szczegółowy zakres poszczególnych zadań wynika z opracowanych przedmiarów.*

(dowód: akta kontroli str. 112-152, 213-233, 245-253, 310-312, 427-470, 814-819)

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

Infrastruktura drogowa dla pieszych i rowerzystów	2011	2012	2013	2014	2015
Drogi dla rowerów (km)	14,022	16,204	16,504	16,944	16,944
Pasy ruchu dla rowerów (km)	0,443	0,443	0,443	0,573	0,573
Chodniki (km)	181,03	184,11	187,83	195,82	195,82
Pobocza (km)	25,65	26,48	26,73	25,46	25,46
Przejazdy dla rowerzystów (szt.)	3	8	8	8	8
Przejścia dla pieszych (szt.)	187	193	194	195	195
Śluzy dla rowerów (szt.)	0	0	0	0	0
Kładki dla pieszych/rowerzystów (szt.)	0	0	0	0	0
Tunele dla pieszych/rowerzystów (szt.)	0	0	0	0	0
Wyspy azylu dla pieszych (szt.)	30	34	34	36	36
Sygnalizacje świetlne (szt.)	1	2	2	1	1
Inne elementy infrastruktury (szt.):					
- ogrodzenia łańcuchowe	37	37	37	37	37
- ogrodzenia segmentowe	2	2	3	3	3
- balustrady	4	4	4	4	4
- zatoki autobusowe	97	97	97	97	98
- wyniesione przejścia dla pieszych	1	1	1	1	1
Uwaga: powierzchnia chodników w m ²	235 343	239 340	244 184	254 722	254 722

¹² Protokoły z sesji Rady Powiatu, na których omawiano i przyjmowano (jednogłośnie) sprawozdania za rok 2012, 2013 i 2014 - odpowiednio: nr XXII/13 z dnia 25 stycznia 2013 r.; nr XXII/14 z dnia 31 stycznia 2014 r.; nr III/15 z dnia 30 stycznia 2015 r. Przed przyjęciem sprawozdań przez radę powiatu - Zarząd Powiatu oraz Komisja Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, Transportu i Dróg, Urbanistyki i Gospodarki Nieruchomościami Rady Powiatu pozytywnie opiniowały sprawozdania za te lata.

W latach 2011-2015 (I połowa) na drogach objętych zarządem ZDP podejmowane były działania zmierzające do dostosowania infrastruktury drogowej m.in. do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jak wynika z powyższego zestawienia, w okresie tym zwiększyła się długość dróg dla rowerów o 2,922 km (21%) z 14,022 km w 2011 r. do 16,944 km oraz pasów ruchu dla rowerów, odpowiednio w latach – o 0,130 km (23%) z 0,443 km do 0,573 km, a także liczba przejazdów dla rowerzystów (oznaczonych znakami znak P-11) z dwóch do ośmiu.

Łączna długość chodników w ww. okresie wzrosła o 17,790 km (8%) do 195,82 km¹³, a liczba oznakowanych przejść dla pieszych o 8 szt. (4%) do 195. Nastąpił także wzrost liczby wysp – azylów dla pieszych o 20% (z 30 do 36), natomiast liczba sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych była stała (jedna). W kontrolowanym okresie na zarządzanych przez ZDP drogach nie było elementów infrastruktury drogowej wpływających na bezpieczeństwo pieszych lub/i rowerzystów, w tym: śluz, kładek i tuneli, natomiast stosowano inne elementy w tym zakresie, takie jak ogrodzenia łańcuchowe (37 szt.) i segmentowe (3 szt.), balustrady (4 szt.), zatoki autobusowe (98) i wyniesione przejścia dla pieszych (jedno)¹⁴.

Dane dotyczące długości zarządzanych przez ZDP dróg (bez autostrad i dróg ekspresowych) oraz stref uspokojonego ruchu (gdzie dopuszczalna prędkość ograniczona została do 30 km/h¹⁵) oraz łącznej długości zarządzanej sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, przedstawiono w poniższym zestawieniu.

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez dróg ekspresowych i autostrad (w km)	594,756	594,756	594,756	594,756	594,756
Łączna długość zarządzanej sieci drogowej bez stref uspokojonego ruchu oraz dróg ekspresowych i autostrad (w km)	594,756	594,756	594,756	594,756	594,756
Łączna długość sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, tj. z drogami dla rowerów lub pasami ruchu dla rowerów (w km)	14,465	16,647	16,947	17,517	17,517

Z powyższego zestawienia wynika, że długość zarządzanych przez ZDP dróg¹⁶ w latach 2011-2015 (I połowa) była niezmienna i wynosiła 594,756 km. Na drogach tych nie ustanowiono stref uspokojonego ruchu, a infrastruktura separująca ruch samochodowy i rowerowy, tj. z drogami dla rowerów lub pasami ruchu dla rowerów w kolejnych latach zwiększyła się z 14,465 km do 17,517 km (wzrost o 21%).

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że zwiększenie poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego realizowane jest poprzez rozwój i usprawnianie infrastruktury technicznej (drogowej) realizowanej w dwóch obszarach obejmujących poprawę stanu bezpieczeństwa oraz poprawę warunków ruchu¹⁷.

¹³ Powierzchnia chodników w 2011 r. wynosiła 235.343 m², a w 2015 r. (I półrocze) – 254.722 m² (wzrost o 19.393 m², tj. o 8%).

¹⁴ Według stanu na 30 czerwca 2015 r.

¹⁵ 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.

¹⁶ Dróg powiatowych zamiejscowych było 102 (długość 541,759 km), a dróg powiatowych miejskich 57 (52,997 km).

¹⁷ W wyjaśnieniach Dyrektor ZDP szczegółowo wskazał obszary obejmujące: 1) poprawę stanu technicznego, w tym eliminację i zmniejszenie obszarów konfliktu pieszy-pojazd oraz prawdopodobieństwa powstawania wypadków z udziałem niechronionych użytkowników drogi, budowę bezpiecznych przejść dla pieszych, stosowanie powierzchni chodnika w miejscu przejść z materiałów o innej barwie i odpowiedniej fakturze w celu lepszej rozpoznawalności dla osób niedowidzących i niewidzących, poprawę widoczności urządzeń dla pieszych, lokalizację przejść w miejscach o dobrej widoczności oraz w bezpośredniej bliskości punktów oświetleniowych, wprowadzanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, np. progów, wyniesionych przejść dla pieszych, wprowadzanie ograniczeń prędkości oraz współdziałanie ze służbami dokonującymi kontroli prędkości; 2) poprawę warunków ruchu, w tym wykonywanie nowych nawierzchni jezdni o wysokim wskaźniku szorstkości oraz odpowiednim profilu zapewniającym odprowadzenie wody, separowanie ruchu pieszego i rowerowego ze wspólnej przestrzeni drogowej, wykonywanie chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, montaż barier

Najwyższa Izba Kontroli dostrzega podejmowane przez ZDP wielokierunkowe działania, jednak biorąc pod uwagę całkowitą długość zarządzanych przez tą jednostkę dróg (594,756 km) oraz zbliżoną w poszczególnych latach liczbę zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów¹⁸ wskazuje, że działania te mogą w ograniczonym stopniu wpływać na poprawę bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 4, 5-6, 243-244, 245, 246)

7. Wysokość szacowanych potrzeb finansowych ZDP 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.

[w tys. zł]

	Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej			Wykonanie planu		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
1	Bieżące utrzymanie	1 591	1 490	1 490	1 408	1 049	1 201	1 396	1 027	755
2	Remonty	1 599	2 076	350	1 599	2 076	350	1 598	2 076	2
3	Nakłady inwestycyjne	6 500	13 785	18 200	2 648	8 132	13 028	2 636	8 087	55
Razem		9 690	17 351	20 040	5 655	11 257	14 579	5 630	11 190	812

Jak wynika z tych danych, zabezpieczone w planach finansowych ZDW środki na infrastrukturę w latach 2013-2015, zabezpieczały potrzeby na poziomie odpowiednio: 58%, 65% i 73%. W ZDP nie było dokumentów bezpośrednio wskazujących na sposób ustalania potrzeb w zakresie finansowania infrastruktury drogowej, w tym na wykorzystywanie do tego celu wyników przeglądów stanu technicznego zarządzanych dróg.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że: *Ustalanie potrzeb na kolejne lata budżetowe dokonywane jest na podstawie stanu technicznego dróg oraz przeglądów okresowych i wieloletniego planu inwestycji. W okresie planowania budżetu Zarząd Powiatu wskazuje przewidywane w budżecie powiatu środki na realizację przez ZDP zadań. Zadania inwestycyjne na drogach powiatowych realizowane są na podstawie wykazu planowanych inwestycji (...) oraz na podstawie wieloletniej prognozy finansowej na lata 2013-2020 (...). Zadania remontowe realizowane są na podstawie planów remontowych i oceny stanu technicznego dróg opracowanych przez Kierowników poszczególnych obwodów drogowych, a ich realizacja następuje na podstawie zatwierdzonych środków finansowych. Na podstawie rocznych i pięcioletnich kontroli stanu technicznego dróg określone są potrzeby finansowe dotyczące zarządzanej sieci drogowej, tj. do planowania robót utrzymaniowych, remontowych i modernizacyjnych.*

Wykorzystanie zaplanowanych środków na zadania inwestycyjne w 2013 r. i w 2014 r. wynosiło odpowiednio 99,5% i 99,4%. Zadania inwestycyjne przyjęte do realizacji w planie na 2015 r. (siedem, w tym jedno dotyczące budowy lub przebudowy dziewięciu chodników i jednego ciągu pieszo-rowerowego) zostały rozpoczęte przez wykonawców wyłonionych przez ZDP w postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych oraz realizowane i odebrane w terminach ustalonych w zawartych z wykonawcami umowach¹⁹.

i wygrodzeń regulujących dostęp pieszych do drogi oraz chroniących przed upadkiem ze skarpy, budowa zatok autobusowych z peronami dla pasażerów.

¹⁸ W 2013 r. było 12 wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, w których było trzy ofiary śmiertelne i 10 rannych, w 2014 r. odnotowano 9 wypadków, w których śmierć poniosło dwie osoby, a sześć było rannych, natomiast w I półroczu 2015 r. – było siedem wypadków, w których rannych zostało 11 osób.

¹⁹ Sześć zadań oraz jedno obejmujące budowę (przebudowę) dziewięciu chodników w różnych miejscowościach oraz jednego ciągu pieszo-rowerowego. Na dzień kontroli NIK (26.10.2015 r.) z sześciu zadań dwa były w toku realizacji, natomiast z dziewięciu budów (przebudów) chodników odebrano siedem, jeden zgłoszono do odbioru, a jeden realizowano.

W poniższym zestawieniu przedstawiono dane dotyczące potrzeb, a także planowanych i wydatkowanych środków na infrastrukturę drogową przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów.

[w tys. zł]

	Wyszczególnienie	Wysokość potrzeb na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów			Plan wydatków na finansowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów			Wykonanie planu		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
1	Bieżące utrzymanie	80	75	75	70	52	60	70	51	38
2	Remonty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Nakłady inwestycyjne w tym na:	343	414	668	343	414	668	343	414	0
3	1 Budowa dróg dla rowerów	343	414	668	343	414	668	343	414	0
Razem		423	489	743	413	466	728	413	465	38

Jak wynika z powyższego zestawienia zabezpieczone w planach finansowych ZDP środki na finansowanie w latach 2013-2015 infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, zabezpieczały potrzeby na poziomie odpowiednio: 98%, 95% i 98% Nakłady inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów obejmowały wyłącznie budowę ciągów pieszo-rowerowych (drogi dla rowerów)²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 81-99, 100-111, 243-244, 249, 250, 313-314, 831-81)

8. W objętym kontrolą okresie finansowanie infrastruktury drogowej, w tym przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów następowało wyłącznie ze środków budżetu samorządów terytorialnych i budżetu państwa. I tak na ten cel uzyskano w poszczególnych latach:

- 2013 r. łącznie 2 380 380 zł, z tego: 1 264 214 zł (54%) pochodziło z budżetu powiatu, 510 574 zł (21%) z budżetów gmin i 605 592 zł (25%) z budżetu państwa;
- 2014 r. łącznie 7 918 464 zł, z tego odpowiednio 3 401 702 zł (43%), 1 222 362 zł (15 %) i 3 294 400 zł (42 %);
- 2015 r. łącznie 12 934 604 zł, z tego odpowiednio 7 547 500 zł (58%), 855 000 zł (7%) i 4 532 104 zł (35%)²¹.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *ZDP w Nysie aktywnie realizuje działania w zakresie pozyskiwania środków zewnętrznych z przeznaczeniem na dofinansowanie drogowych zadań inwestycyjnych obejmujących w swoim zakresie rozwiązania i elementy poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych (chodniki, ścieżki rowerowe, oznakowanie pionowe i poziome, oświetlenie, przejścia dla pieszych, bariery i wygradzenia, azyle). W okresie 2011-2014 uzyskano dofinansowanie w łącznej wysokości 13 990 143,34 zł²². Ponadto wyjaśnił, że w latach 2011-2014 nie było żadnych programów dotyczących dróg powiatowych, na które można było aplikować i otrzymać dofinansowanie z środków wspólnoty europejskiej i (...) nie było praktycznych możliwości pozyskania środków*

²⁰ W 2015 r. budowa w tym zakresie była realizowana w ramach jednego zadania - w Nysie przy ul. Rodziewiczówny, a zadanie to zostało zrealizowane w terminie i odebrane 6 lipca 2015 r.

²¹ Kwoty dotyczą wydatków zaplanowanych na 2015 r. wg stanu na dzień 28 października 2015 r.

²² Źródłami dofinansowania były środki pochodzące z budżetu państwa i samorządów gminnych. Dofinansowane zadania dotyczyły przede wszystkim zadań realizowanych w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych oraz zadań dotyczących przebudowy i remontu chodników. Najważniejsze z nich to: a/. rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 46 Kłodzko – Nysa-Opole – Częstochowa- Szczekociny (ul. Szlak Chrobrego, ul. Ujejskiego) w Nysie w km od 52+687 do km 53+100 z drogą powiatową Nr 1636 O (ul. Mostowa) oraz drogą gminą Nr 106856 O (ul. Kościuszki), 2/. przebudowa drogi powiatowej nr 1653 O (ul. Chelmońskiego, Nysa), 3/. przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1628 O (ul. Orzeszkowej, Nysa), 4/. przebudowa drogi powiatowej nr 1531 O w m. Jasienica Dolna, 5/. budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 2183 O (ul. Rodziewiczówny, Nysa), 6/. przebudowa drogi powiatowej Nr 2187 O (ul. Szopena, Nysa).

zewnątrznych innych niż budżety samorządów i budżet państwa. Wskazał, że z uwagi na nowy okres programowania (2014 – 2020) w 2015 roku Powiat Nyski – ZDP w Nysie przygotował i złożył wnioski o dofinansowanie trzech zadań w ramach programu INTERREG V-A²³.

Dyrektor ZDP wyjaśnił także, że: *W poprzednich latach ZDP uzyskał dofinansowanie do wielu innych zadań wpływających na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg. Istotne jest to, że składano wnioski i uzyskano dofinansowanie we wszystkich edycjach programów rządowych dotyczących poprawy brd: „Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych” (trzy zadania) oraz „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych” (dziesięć zadań).*

(dowód: akta kontroli str. 243-244, 249, 250, 831-841, 892-893, 894-901, 902-908)

9. W objętym kontrolą okresie ewidencja dróg powiatowych prowadzona była w formie elektronicznej z wykorzystaniem narzędzia informatycznego pn. Ewidencja Dróg i Ulic EDWIR 2005 (kompilacja 2009) obejmującego moduły: inwentaryzacja, książka drogi, wykazy, udostępniania i zestawienia, mapa techniczno-eksploatacyjna, edytor planów liniowych. Ww. ewidencje prowadził asystent Inspektora Nadzoru. Ponadto prowadzone były dzienniki objazdu drogi w trzech obwodach drogowych (Nysa – obwód I, Otmuchów – obwód II i Korfantów - obwód III), a wpisy do nich dokonywane były odręcznie przez kierowników obwodów lub/i pracowników dokonujących objazdu drogi. Książki obiektów mostowych prowadził Zastępca Dyrektora ZDP, wykorzystując w tym zakresie arkusz kalkulacyjny w programie Microsoft Excel.

Na podstawie wyników badania zapisów ewidencji 11 objętych oględzinami dróg powiatowych²⁴ ustalono, 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*²⁵.

Wpisy dotyczące stanu technicznego dokonywane były na bieżąco, z zachowaniem zasad wynikających z § 16 ww. rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 39-43, 271-309, 397-388, 389-407, 737-780, 794-808, 813)

10. W ZDP nie opracowano procedur przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg, w tym infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów.

Dyrektor ZDP wyjaśnił m.in., że: *Prowadzone przez ZDP przeglądy okresowe roczne oraz pięcioletnie realizowane są zgodnie z obowiązkiem wynikającym z Prawa budowlanego. Wykonywane kontrole stanu technicznego (przeglądy) dróg oprócz stanu nawierzchni jezdni uwzględniają również stan innych elementów składowych, tj. rowów odwadniających i skarp, oznakowania pionowego, poziomego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, chodników i ścieżek rowerowych, poboczy, kanalizacji deszczowej oraz innych jej elementów. Każdy z tych elementów drogi poddawany jest ocenie stanu technicznego i jest to odzwierciedlone w sporządzanych protokołach z tych kontroli. W trakcie przeprowadzanych kontroli oceniany jest również stan techniczny dróg pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, co jest odzwierciedlone poprzez odpowiednie*

²³ Dotyczy to zadań: 1/. „Zwiększenie transgranicznej dostępności Pisečna – Nysa” na szacunkową wartość 3 416 666 euro. Partner wiodący tego zadania - Kraj Olomuniecki; 2/. „Turystyczne pogranicze dostępne komunikacyjnie” (remont dróg na odcinku Prudnik – Złote Hory, tym droga powiatowa nr 1617 O) na szacunkową wartość 3 342 380 euro. Partner wiodący tego zadania - Powiat Prudnicki; 3/. „Zwiększenie transgranicznej dostępności Žulova - Wilamowa” na szacunkową wartość 1 352 100 euro. Partner wiodący tego zadania - Powiat Nyski. Wniosek „Zwiększenie transgranicznej dostępności Pisečna – Nysa” został zakwalifikowany do dofinansowania na lata 2016 – 2018.

²⁴ Drogi powiatowe nr: 1544 O, 1617 O, 1658 O, 1665 O, 1673 O, 2161 O, 2181 O, 2184 O, 1636 O, 2172 O i 1653 O. Do oględzin wybrano 11 spośród 159 dróg objętych zarządkiem ZDP.

²⁵ Dz. U. Nr 67, poz. 582, dalej rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji dróg.

zapisy w protokołach, dotyczące stwierdzonych uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego z określeniem stopnia zagrożenia, jakie mogą powodować (...) Wyniki rocznych i pięcioletnich kontroli stanu technicznego dróg wykorzystywane są do planowania robót utrzymaniowych, remontowych i modernizacyjnych. Na ich podstawie określone są również potrzeby finansowe dotyczące zarządzanej sieci drogowej. Prowadzone przeglądy są również przydatne dla określenia miejsc niebezpiecznych i podjęcia działań w celu ich likwidacji. Wyniki przeprowadzonych przeglądów zamieszczane są ponadto w różnego rodzaju opracowaniach, które prezentowane są na posiedzeniach Komisji stałych, Zarządu i Rady Powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 39-43, 243-244, 365-375)

11. Sprawdzenie stanu technicznego infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów przeprowadzono poprzez oględziny 11 dróg (ulic lub/i odcinków dróg) o łącznej długości 40,854 km, na których w ostatnich latach odnotowano największą liczbę wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów, w tym ośmiu odcinków²⁶ z separacją ruchu pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. Na wszystkich ww. drogach znajdowały się chodniki dla pieszych o łącznej długości 9,731 km, co stanowiło na 24% długości tych dróg. Na dziewięciu drogach (o długości 39,360 km) stwierdzono nieprawidłowości lub usterki, w tym mogące wpłynąć na wzrost zagrożenia dla bezpieczeństwa dla ruchu pieszych lub/i rowerzystów, co opisano w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

Nieprawidłowości nie stwierdzono na dwóch drogach o długości 1,494 km, tj. na drodze 1653 O w Nysie, ul. Chelmońskiego (odcinek 1,100 km od ul. Otmuchowskiej do m. Jędrzychów) oraz na drodze 2181 O w Nysie, ul. Prudnicka (0,394 km).

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 5-21, 327-362, 365-375, 454-736, 909-932, 933-934)

Na podstawie dokumentacji ww. 11 dróg stwierdzono, że zachowana została częstotliwość przeprowadzania (raz w roku) okresowych kontroli ich stanu technicznego²⁷ wymagana w art. 62 ust. 1 pkt 1 lit a-c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*²⁸, a dane w tym zakresie wypisywane były zgodnie z wzorem do tabeli nr 5 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji dróg.

Ponadto stwierdzono, że co najmniej raz na 5 lat, przeprowadzono kontrole polegające na sprawdzeniu (w okresie od marca do września 2013 r.) stanu technicznego i przydatności do użytkowania, m.in. jezdni, odwodnienia, oznakowania, zieleni przydrożnej, chodników, które dokumentowano protokołem kontroli pięcioletniej stanu technicznego.

W protokołach zamieszczane były uwagi do ocenianego elementu obiektu, jednak dokumenty te nie odnosiły się do kwestii wykonania zaleceń z poprzedniej kontroli.

Kontrole te przeprowadzały osoby posiadające uprawnienia budowlane, o których mowa w art. 12 ust. 2 ww. ustawy²⁹.

W powyższym zakresie Dyrektor ZDP wyjaśnił, że *podczas przeprowadzania kontroli okresowych, które przeprowadzam przy współudziale kierownika obwodu, zawsze dokonuję sprawdzenia wykonania zaleceń z poprzednich kontroli, natomiast może zdarzyć się, że nie było to odnotowane ze względu na moje przeoczenie.*

(dowód: akta kontroli str. 327-362, 365-375, 909-932, 933-934)

²⁶ Separacja taka występowała na drogach: nr 2161 O (jeden odcinek o długości 0,333 km), nr 2184 O (jeden odcinek o długości 1,655 km), nr 1653 O (pięć odcinków o długości 1,061 km) i nr 1636 O (jeden odcinek o długości 0,477 km).

²⁷ Dokumentowano je protokołem stanu technicznego; kontrole te przeprowadzono w II połowie 2014 r.; w pięciu (45%) protokołach odnotowano, że sprawdzono wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli, a w siedmiu (64%), że zalecenia dotyczące wykonania robót naprawczo-remontowych zostały zrealizowane, w pięciu przypadkach wskazano, że występują uszkodzenia obniżające wartość użytkową obiektu.

²⁸ Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, dalej *Prawo budowlane*.

²⁹ Kontrole okresowe przeprowadzał Dyrektor ZDP posiadający uprawnienia nr Op 13/93 do kierowania i nadzorowania robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie budowy dróg i mostów.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Opis stanu
faktycznego

NIK zauważyła, że obowiązek sprawdzenia wykonania zaleceń z poprzedniej kontroli wynika z treści art. 62 ust. 1a *Prawa budowlanego*, a brak dokumentowania w protokołach dokonywanych w tym zakresie ustaleń, może utrudniać całościową ocenę stanu technicznego sieci drogowej objętej zarządkiem ZDP.

W protokołach kontroli nie było zapisów wskazujących, że kontrola obiektów budowlanych obejmowała także inną niż chodniki infrastrukturę drogową przeznaczoną dla pieszych, jak również rowerzystów. Dyrektor wyjaśnił, że: *W toku kontroli obiektu budowlanego – drogi zawsze dokonuję oceny wszystkich jego elementów, choć czasem nie jest to odnotowane. Dotyczy to także kontroli infrastruktury drogowej dla pieszych i rowerzystów.*

Wyniki z przeprowadzonych ocen stanu technicznego nawierzchni dróg zestawiano w formie tabelarycznej wg następujących klas takiego stanu: A - bardzo dobry, B - zadawalający, C - niezadawalający, D - zły i E - stan bardzo zły (drogi gruntowe, tłuczniowe). Na ostatni dzień roku stan techniczny nawierzchni objętych zarządkiem dróg był następujący:

- 2013 r.: A - 87,832 km (14,8%), B - 105,974 km (17,8%), C - 232,103 km (39,0%), D - 148,787 (25,0%), E - 20,240 (3,4%);
- 2014 r.: A - 97,605 km (16,4%), B - 81,204 km (13,7%), C - 254,702 km (48,3%), D - 141,048 km (23,7%), E - 20,197 km (3,4%).

Powyższe wskazuje, że w ww. latach stan nawierzchni dróg w stanie technicznym A wzrósł o 9,773 km, w stanie B zmniejszył się o 24,590 km, a w stanie C wzrósł o 22,590 km. Stan techniczny nawierzchni dróg w stanie złym i bardzo złym na ostatni dzień 2014 r. był wysoki i wynosił 161,245 km (27,1 %) ³⁰.

Dyrektor wyjaśnił, że: *W celu poprawy stanu technicznego nawierzchni zarządzanych dróg podejmowane są stałe wielokierunkowe działania, głównie obejmujące wymianę nawierzchni ścieralnej w ramach prowadzonych inwestycji i remontów. Doraźnie w tym zakresie, jednak jest to działanie o efektach ograniczonych, wykonywane są prace w ramach bieżącego utrzymania dróg.*

(dowód: akta kontroli str. 3-4, 5-21, 162-181, 325-326, 365-375, 909-932, 933-934)

12. W objętych kontrolą protokołach z kontroli okresowych stanu technicznego wskazano na uszkodzenia obniżające wartość użytkową lub/i zagrażające bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego, tj. m.in.:

- w toku kontroli pięcioletnich (przeprowadzonych w 2013 r.) stwierdzono:
 - uszkodzenia obniżające wartość użytkową obiektu (drogi nr: 1544 O - odcinek o długości 1,364 km, nr 1665 O - 2,985 km, 1658 O - 10,363 km),
 - uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu (nr 1665 O na odcinku 2,569 km ubytki warstwy ścieralnej),
- w toku kontroli rocznych (przeprowadzonych w 2014 r.):
 - uszkodzenia obniżające wartość użytkową obiektu (drogi nr: 2172 O - na odcinku od km 0+000 do 0+203, nr 1673 O - na odcinku od km 1+200 do 3+742 i od km 4+222 do 7+371 km, łącznie 5,691 km; nr 1653 O - na odcinku od km 1+200 do 4+050 oraz od km 4+410 do 7+504, łącznie na odcinku 5,944 km; nr 1544 O - na odcinku ok km 1+369 do 4+725, łącznie 3,356 km oraz nr 1665 O - od km 0+660 do 3+229 oraz od km 3+816 do 4+234, łącznie 3,374 km),
 - uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu (drogi nr 1673 O - na odcinku od km 1+200 do 3+742 i od km 4+222 do 7+371 km, łącznie 5,691 km oraz nr 1665 O - od km 0+660 do 3+229 oraz od km 3+816 do 4+234, łącznie 3,374 km).

³⁰ Na dzień 31 grudnia 2013 r. nawierzchnia dróg w stanie D i E wynosiła 169,027 km (28,4 % zarządzanych dróg).

W odniesieniu do wyżej wymienionych pięciu dróg, których uszkodzenia obniżające wartość użytkową lub/i zagrażające bezpieczeństwu zostały stwierdzone, ZDP zrealizował następujące zadania inwestycyjne (budowa i przebudowa) lub/i remontowe (w tym w ramach bieżącego utrzymania):

- w ciągu drogi nr 1665 O: w 2014 r. - wykonanie chodnika w m. Radzikowice na długości 232 m oraz wykonanie nawierzchni w m. Frączków (232 mb) i Wójcice (273 mb),
- w ciągu drogi nr 1673 O: w 2013 r. - wykonanie nawierzchni na części ul. Sienkiewicza w Paczkowie na długości 281 mb; w 2014 r. - remont nawierzchni w m. Unikowice na długości 249 mb, remont częściowy nawierzchni masą na gorąco i zimno na łącznej powierzchni 340 m², wykonanie mikrodywanika na powierzchni 2815 m², remont chodnika na powierzchni 298 m²,
- w ciągu drogi nr 1653 O: w 2015 r. - wykonanie chodnika w m. Goświnowice na długości 242 mb; remont częściowy emulsją i grysami w ilości 20,96 ton, remont częściowy masą na gorąco na łącznej powierzchni 352,29 m², wymiana nawierzchni na powierzchni 570,40 m².

W przypadku pozostałych dwóch dróg (1544 O i 2172 O) nie realizowano żadnych robót remontowych lub/i inwestycyjnych, ograniczając się do ich bieżącego utrzymania, w ramach którego:

- na drodze nr 1544 O wykonano remonty częściowe nawierzchni masą na zimno i gorąco na łącznej powierzchni 115,5 m²,
- na drodze nr 2172 O wykonano remonty częściowe nawierzchni na łącznej powierzchni 23,89 m², lokalnie wykonywano remonty chodników na łącznej powierzchni 25,5 m², a także inne roboty m.in. czyszczenie wpustów ulicznych oraz bieżące utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego.

(dowód: akta kontroli str. 81-99, 100-111, 365-375, 831-845, 909-955)

13. W wyniku ww. oględzin dróg ustalono, że infrastruktura drogowa przeznaczona dla pieszych i rowerzystów na odcinku drogi nr 1653 O (odcinek w Nysie od ul. Otmuchowskiej do m. Jędrzychów 1,100 km) oraz drogi nr 2181 O (w Nysie, ul. Prudnicka, 0,394 km) była w dobrym stanie technicznym.

Na pozostałych drogach, stwierdzono wady stanu technicznego (o różnej wielkości i zakresie). Obejmowały one m.in. pęknięcia, nierówności, ubytki materiału użytego do wykonania drogi, w tym przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów (jezdnia, chodnik, pobocza, drogi dla rowerów). Na niektórych odcinkach dróg stwierdzono braki (uszkodzenia, zaniżenia, zawyżenia) m.in. krawężników i płyt (lub/i kostki brukowej) na chodnikach, zanieczyszczenia organiczne i nieorganiczne, występowanie roślin ograniczających widoczność i mogących stwarzać zagrożenie dla ruchu, w tym dla rowerzystów.

(dowód: akta kontroli str. 39-43, 471-736)

14. Na czterech poddanych oględzinom drogach (ulicach, odcinkach)³¹, w badanym okresie wykonano prace związane z budową lub przebudową, w tym dotyczące infrastruktury drogowej przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów. W latach 2011-2012 takie prace wykonano na trzech innych kontrolowanych drogach³². W przypadku dwóch dróg - nr 2172 O (0,390 km) i 2184 O (1,786 km) po 2000 r. nie dokonywano na nich, za wyjątkiem bieżącego utrzymania, żadnych robót budowlanych związanych z ich budową lub/i przebudową.

W wyniku oględzin ustalono, że wybudowana infrastruktura drogowa przeznaczona dla pieszych i rowerzystów była zgodna z projektem budowanym, a jej parametry

³¹ Dotyczy to dróg nr: 2181 O, 1658 O, 1673 O i 1665 O o łącznej długości (poddanych oględzinom) – 22,278 km.

³² Dotyczy to dróg nr: 1653 O, 1617 O i 1636 O o łącznej długości (poddanej oględzinom) – 14,679 km.

techniczne spełniały wymagania wskazane w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania³³.

(dowód: akta kontroli str. 247-247, 471-736, 831-841, 846-848, 894-901, 956-958)

W latach 2013 i 2014 ZDP zrealizował łącznie 26 (odpowiednio 10 i 16) zadań inwestycyjnych na zarządzanych drogach. Na 2015 r. zaplanowano 17 takich zadań, z których jedno zostało zakończone w I połowie tego roku³⁴.

W ramach tej działalności wybudowano lub przebudowano:

- w 2013 r.: dwa odcinki jezdni o długości 1 648 m (10 127 m²), 20 chodników o długości 4 086 m (6 797 m²), jedną ścieżkę rowerową o długości 300 m (586 m²);
- w 2014 r.: sześć odcinków jezdni o długości 4 164 m (24 513 m²), 22 chodniki o długości 4 458 m (8 755 m²), dwie ścieżki rowerowe o długości 640 m (1 215 m²);
- w 2015 r. (do 30 czerwca) dokonano wzmocnienia podpór obiektu mostowego nr JN1 010114098 zlokalizowanego w ciągu drogi nr 1629 O w m. Sławniowice (km 3+917).

Ponadto na rok 2015 przewidziano budowę lub przebudowę 30 odcinków jezdni o długości 33 029 m (169 510 m²), 56 chodników o długości 12 982 m (22 802 m²) oraz czterech ścieżek rowerowych o długości 1 383 m (2 962 m²). Zadania te realizowane były zgodnie z terminami umownymi, a do dnia kontroli NIK (29 października 2015 r.) dokonano odbiorów 15 zadań. Odbiór ostatniego zadania (przebudowa chodnika w ciągu drogi nr 1646 O w m. Lubiatów i nr 1658 O w m. Ulanowice) przewidziano do dnia 12 listopada 2015 r.

W sporządzonej w latach 2013-2015 na zlecenie ZDP dokumentacji projektowej 11 drogowych zadań inwestycyjnych, w trzech przypadkach przewidziano infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów separującą ruch samochodowy i rowerowy³⁵.

Dyrektor wyjaśnił, że: *Przygotowując i realizując inwestycje drogowe z przeznaczeniem dla ruchu pieszego i rowerowego we wszystkich przypadkach uwzględniamy budowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów separującą ruch samochodowy i rowerowy. Jedyną przeszkodą w tym zakresie są występujące ograniczenia w terenie, które uniemożliwiają praktyczną realizację separacji ruchu samochodowego i rowerowego. Oczywiście teoretycznie w niektórych przypadkach możliwe jest, przy niewspółmiernie wielkich nakładach do oczekiwanych korzyści dla niewielkiej liczby mieszkańców, w tym związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, budowanie infrastruktury separującej ruch samochodowy i rowerowy, np. zakrycie cieku wodnego we wsi w kręgach betonowych, zasypanie go i wybudowanie na nim ciągu pieszo-rowerowego. Ale rozwiązania, ze względów ekonomicznych, praktycznie są niedostępne.*

Według stanu na 30 czerwca 2015 r. łączna długość sieci drogowej z infrastrukturą separującą ruch samochodowy i rowerowy, tj. z drogami dla rowerów lub pasami dla rowerów wynosiła 17,517 km (z tego pasy - 753 m), natomiast wydzielony ruch w ciągach pieszo-rowerowych występował na 15 drogach na długości 16 944 m³⁶.

(dowód: akta kontroli str. 39-43, 246, 313-314, 812, 831-841, 845, 892-893)

³³ Dz. U. Nr 43, poz. 430 ze zm., dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla dróg.

³⁴ W ramach działalności inwestycyjnej m.in. zlecono opracowanie 11 dokumentacji projektowych, z tego w 2013 r. – pięciu, a w latach 2014 r. - 2015 r. po trzy (w tym koncepcja przebudowy drogi nr 2177 O w Nysie). Ponadto zakupiono w 2014 r. ciągnik (190,65 tys. zł) i kosiarkę bijakową wysięgnikową (54, 49 tys. zł).

³⁵ Aleja Wojska Polskiego w Nysie – projektowana długość 1 880 m, ul. Kolejowa w Goświnowicach - długość 386 m oraz na odcinku drogi Biała Nyska – Sławniowice.

³⁶ W ZDP zarządzała 159 drogami (102 pozamiejskie i 57 miejskich) o długości 594,756 km (zamiejskie 541,759 km i miejskie 52,997 km).

W ramach działalności inwestycyjnej ZDP zrealizował ogółem 39 zadań (spośród 43), w których nie przewidziano infrastruktury separującej ruch samochodowy i rowerowy. Dotyczyło to:

- 2013 r. - dziewięciu zadań (spośród 10), w których wykonano: dwie jezdnie o długości 1 648 m (10 127 m²), 19 chodników o długości 3 786 m (6 212 m²);
- 2014 r. - 14 zadań (spośród 16), w których wykonano: sześć jezdni o długości 4 164 m (24 513 m²), 20 chodników o długości 3 687 m (6 030 m²);
- 2015 r. (do 30 czerwca) wykonano jedno zadanie obejmujące wzmocnienie podpór obiektu mostowego nr JN1 010114098 zlokalizowanego w km 3+917 drogi nr 1629 O w m. Sławniowice; na 2015 r. przewidziano następujący zakres rzeczowy: 30 odcinków jezdni o długości 33 029 m (169 510 m²), 55 chodników o długości 12 539 m (20 056 m²)³⁷.

(dowód: akta kontroli str. 313-314, 812, 831-841, 845, 892-893)

15. W latach 2013-2015 ZDP objęty był ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w wyniku zdarzeń z tytułu posiadanego mienia oraz prowadzonej działalności, wydając na zakup polis łącznie 124 197 zł (w poszczególnych latach odpowiednio 22 138 zł; 51 001,50 zł i 51 057 zł). W ww. okresie, ZDP jako zarządca dróg nie wypłacał odszkodowań z tytułu zdarzeń powstałych w wyniku złego stanu dróg lub złego ich utrzymania. Kontrolowana jednostka dysponowała jedynie informacją z dnia 11 grudnia 2014 r. o przyznaniu przez ubezpieczyciela³⁸ jednego świadczenia odszkodowawczego tytułem zadośćuczynienia w kwocie 3 000 zł związanego z urazem ciała (na drodze 1628 O Nysa – Biała Nyska). W informacji tej nie wskazano, czy zdarzenie to było związane ze złym stanem drogi, bądź złą jakością wykonanych robót.

(dowód: akta kontroli str. 234-240, 240-241, 243-244)

16. W prowadzonym przez ZDP rejestrze nie odnotowano wpływu do tej jednostki, w objętym kontrolą okresie, skarg i wniosków.

(dowód: akta kontroli str. 44-46, 243-244)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Pomimo obowiązku wynikającego z art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, zarządca dróg powiatowych nie przekazał Marszałkowi Województwa Opolskiego sporządzonych w latach 2013-2014 dwóch planów rozwoju sieci drogowej. Dyrektor ZDP wyjaśnił, że przyczyną powyższego było *przeoczenie tego obowiązku*. Plany te zostały przekazane do Opolskiego Urzędu Marszałkowskiego w czasie kontroli NIK (w dniu 6 października 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 112-152, 213-233, 310-312, 809-810)

2. ZDP nierzetelnie wywiązywał się z obowiązku utrzymania dziewięciu³⁹ z 11 objętych oględzinami zarządzanych dróg (ulice lub/i odcinki) na długości 40,854 km (7%). Stwierdzono następujące nieprawidłowości, uchybienia lub usterki mogące powodować wzrost zagrożenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego:

1) W pasie zieleni, chodniku lub ciągu pieszo-rowerowym występowały elementy niezwiązane z tymi obiektami, tj. w:

- m. Nysa, ul. Saperska, droga nr 2184 O, km 0+762 – wystający pień ściętego drzewa o średnicy ok. 80 cm i wysokości 20-30 cm,

³⁷ Zadania te realizowano zgodnie z warunkami umownymi.

³⁸ Concordia Polska Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych z siedzibą w Poznaniu.

³⁹ Dotyczy to następujących dróg powiatowych: 2184 O, 2172 O, 2161 O, 1617 O, 1658 O, 1636 O, 1673 O, 1665 O, 1544 O o łącznej długości 39,360 km.

- m. Nysa, ul. Bohaterów Warszawy, droga nr 2161 O, km 0+124 – wystający pień ściętego drzewa o wysokości 5-10 cm powyżej poziomu chodnika, a także liczne wgłębienia i nierówności w chodniku i krawężnikach,
- m. Chróścina, droga nr 1544 O, km 1+610 w ciągu chodnika bitumicznego - studnia telekomunikacyjna wystająca na wysokość 8-10 cm powyżej poziomu chodnika.

Powyższe naruszało § 53 ust. 3 oraz § 44 ust. 6 i § 45 ust. 10 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDP:

- m. Nysa ul. Saperska, droga nr 2184 O, km 0+762 - znajdujący się w pasie zieleni odzimek po ściętym drzewie został wykarczowany, a nawierzchnia chodnika naprawiona;

- m. Nysa ul. Bohaterów Warszawy, droga Nr 2161 O, km 0+124 - wystający pień po ściętym drzewie został wykarczowany, a nierówności chodnika naprawione. Na przebudowę w/w drogi posiadamy opracowaną dokumentację projektową;

- m. Chróścina, droga nr 1544 O, km 1+610 - wystąpiliśmy do właściciela urzędu z wnioskiem o pilne przeprowadzenie prac związanych z regulacją wysokościową studni telekomunikacyjnej.

Powyższe nieprawidłowości wynikały ze zbyt małej uwagi służb liniowych przy dokonywanych przeglądach i objazdach. Uczuliłem kierowników obwodów, aby w tym zakresie zwracali szczególną uwagę.

2) Pasy zieleni, chodniki, ciągi pieszo-rowerowe oraz jezdnie były zanieczyszczone nieczystościami organicznymi i nieorganicznymi. I tak, zanieczyszczenia stwierdzono w:

- m. Nysa, ul. Saperska - pas zieleni między jezdnią a ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu drogi nr 2184 O;
- m. Nysa, ul. Mariacka - powierzchnia jezdni przy krawężnikach w obrębie skrzyżowania ul. Mariackiej i ul. W. Stwosza, droga nr 2172 O (zanieczyszczenia roślinne);
- m. Nysa, ul. Bohaterów Warszawy - pas zieleni przy drodze nr 2161 O (zanieczyszczenia roślinne).

Powyższe naruszało art. 5 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 4 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach⁴⁰.

Zanieczyszczenia te, jak wyjaśnił Dyrektor ZDP zostały niezwłocznie usunięte, a wynikały głównie z obecnej pory roku (spadające liście z drzew).

3) W nawierzchni chodnika, jezdni, poboczy występowały odkształcenia i zaniżenia, a także wysokie krawężniki przy chodnikach, co mogło wpływać na wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, a także powodować ograniczenie sprawnego odpływu wody. Powyższe stwierdzono w:

- m. Nysa, ul. Mariacka okolice od posesji nr 24 do posesji nr 37 oraz od skrzyżowania z ul. W. Stwosza do skrzyżowania z ul. Zjednoczenia (strona prawa) - droga nr 2172 O;
- m. Nysa, ul. Mariacka ubytki (głębokości 4-12 cm) przy świetliku piwnicznym posesji nr 12 - droga nr 2172 O;
- m. Nysa, ul. Bohaterów Warszawy (obok budynku urzędu skarbowego), zawyżone murki świetlików piwnicznych do 6-8 cm w liczbie 17 szt., przy posesji nr 8 wystająca studzienka kanalizacyjna na wysokość ok. 4-5 cm, a przy posesji nr 44 (przedszkole) w chodniku wystające dwie studnie telekomunikacyjne o wym. 0,75 x 1,20 m oraz kanalizacyjna na wys. 2-4 cm - droga nr 2161 O;

⁴⁰ Dz. U. z 2013 r. poz. 1399 ze zm.

- m. Goszowice w części długości chodnika liczne nierówności o różnej wielkości (głębokości) i powierzchni w nawierzchni, a w km ok. 5+195 osunięcie części chodnika (do głębokości ok. 10-15 cm i na powierzchni ok. 1 m²) - droga nr 1665 O.

Powyższe stanowiło naruszenie § 44 ust. 6 i § 45 ust. 8 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDP:

- m. Nysa ul. Mariacka okolice posesji nr 37, droga nr 2171 O - chodnik został naprawiony, obecnie nie zagraża bezpieczeństwu użytkownikom;
- m. Nysa ul. Mariacka od posesji nr 24 do posesji nr 36 (odcinek o długości 104 m), droga nr 2172 O - krawężnik na długości 104 m został przebudowany po powodzi przez Gminę Nysa i na tej długości chodnik jest w dobrym stanie technicznym. Poziom krawężników został dostosowany do przyszłej nawierzchni bitumicznej;
- w ciągu ul. Mariackiej w Nysie od skrzyżowania z ul. W. Stwosza do skrzyżowania z ul. Zjednoczenia strona prawa, droga nr 2172 O - chodnik w niebezpiecznych miejscach został naprawiony, a nawierzchnia wyrównana i nie zagraża bezpieczeństwu;
- ubytki betonu przy świetliku piwnicznym posesji nr 12 ul. Mariacka, droga nr 2172 O, zostały uzupełnione;
- zawyżone murki świetlików piwnicznych w ciągu ul. Bohaterów Warszawy (obok urzędu skarbowego), droga nr 2161 O - posiadamy opracowaną dokumentację projektową i w ramach realizacji robót budowlanych na tym odcinku drogi, poziom świetlików zostanie dostosowany do poziomu chodnika;
- przy posesji nr 8 w ciągu ul. Bohaterów Warszawy, droga nr 2161 O - urządzenie obce - wystająca studzienka kanalizacyjna została zabezpieczona. Niezależnie od tego niezwłocznie wystąpię do właściciela urządzenia celem regulacji wysokościowej urządzenia obcego;
- przy posesji nr 44 (przedszkole), droga nr 2161 O - chodnik przy studniach telekomunikacyjnych został przełożony i dostosowany do poziomu istniejącego chodnika;
- m. Goszowice droga nr 1665 O - chodnik został naprawiony (...).

Stwierdzone odkształcenia, zaniżenia elementów drogi wynikają z eksploatacji i pomimo wielokierunkowych działań ze strony służb liniowych i szczególnej troski związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, nie zawsze możliwe jest wyeliminowanie wszystkich negatywnych przypadków. Ponadto ograniczone środki, jakimi dysponuje ZDP wpływają na taki stan rzeczy.

4) Nie dokonano zabezpieczenia przed spadającymi kamieniami, drzewami i gałęziami oraz nie oznaczono miejsc stanowiących niebezpieczeństwo obsunięcia się różnych elementów staczających się ze skarp (odpady skalne, drzewne, ziemia itp.), pomimo tego, że na poniższych odcinkach drogi nr 1617 O, przy ciągu dla pieszych przy skarpach, widoczne były liczne spadły drzewostanu i odpadów skalnych:

- m. Pokrzywna od km +340 (na długości ok. 150 m),
- m. Jarnołówki km 6+652 (na długości ok. 120 m),
- m. Jarnołówki km 7+012 (na długości ok. 110 m).

Zgodnie z ust. 2 pkt 2 ppkt 27 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach⁴¹, znak A-25 „Spadające odłamki skalne” stosuje się przed odcinkami jezdni, na które mogą staczać się odłamki skalne (kamienie), stanowiące niebezpieczeństwo dla nadjeżdżających pojazdów, a potrzeba

⁴¹ Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm., dalej rozporządzenie w sprawie warunków technicznych znaków i sygnałów drogowych.

umieszczenia znaku powinna wynikać z obserwacji jezdni w pobliżu zboczy w terenie górskim. Z uwagi na treść art. 5 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym uczestnik ruchu (a więc również pieszy i rowerzysta) obowiązany jest stosować się do znaków drogowych, uznać należy, że znak ten powinien być stosowany również w miejscach dopuszczonych do ruchu pieszego.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDP, ww. teren należy do Lasów Państwowych, a zabezpieczenie wysokiej skarpy należy do Nadleśnictwa Prudnik. Wystąpimy z pismem o zabezpieczenie miejsc niebezpiecznych, a ponadto bezzwłocznie opracujemy projekt docelowej organizacji ruchu i ustawimy znak o przewidywanych zagrożeniach (A-25). Stwierdził też, że służby linowe dokonały wizualnych oględzin tych skarp, dokonując niewielkich zabezpieczeń, które w sposób istotny ograniczyły ryzyko odpadów skalnych, drzewnych lub ziemnych.

5) Nie zostały zorganizowane i/lub wydzielone miejsca dla ruchu pieszych w ciągu dróg, na których ze względu na zwiększony ruch pieszych, w tym wynikający ze zlokalizowanych w okolicy licznych ośrodków wypoczynkowych, występował wzrost zagrożenia bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych. I tak, w m. Pokrzywna przy drodze nr 1617 O od km 5+512 (na długości ok. 150 m) brak było chodnika lub wydzielonego pobocza dla pieszych, a od km 7+680 (na długości ok. 120 m) obustronne pobocze gruntowe miało jedynie szerokość 50-80 cm. Powyższe stanowiło naruszenie zasad wskazanych w § 10 ust. 1 pkt 2, § 37 ust. 1 pkt 3 i § 38 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDP Budowę chodników w miejscowościach Pokrzywna i Jarnołówki wstrzymywał głównie brak w tych miejscowościach kanalizacji deszczowej i sieci wodociągowej. Ponadto dysponujemy informacjami, że firma TAURON projektuje budowę sieci energetycznej w tych miejscowościach. W zakresie kompleksowej realizacji poprawy jakości drogi i jej elektów oraz bezpieczeństwa ruchu, w tym dla pieszych i rowerzystów, został złożony wniosek na przebudowę dróg nr 1616 O i nr 1617 O wraz z obiektami mostowymi w ramach programu INTERREG V-A. Nabór wniosków odbędzie się w marcu 2016 r. Wiodącym Beneficjentem zadania jest Powiat Prudnicki, a ZDP z ramienia Powiatu Nyskiego, jako jednostka wspomagająca projekt. Wówczas zostaną wykonane roboty budowlane, w tym obejmujące chodniki. Przewiduję, że zadanie to będzie realizowane w latach 2016-2018.

Brak chodnika lub zawężone pobocze mogące powodować wzrost zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu pieszego stwierdzono także w:

- m. Rysiowice (km 2+300) na długości ok. 160 m - droga nr 1658 O,
- m. Broniszowice (od km 4+127) na długości ok. 150 m - droga nr 1636 O,
- m. Ujeździec (km 4+400) na długości ok. 200 m - droga nr 1673 O,
- m. Ujeździec (km 4+632) na długości ok. 32 m - droga nr 1673 O,
- m. Korzekwice (km 3+465) w ciągu obiektu mostowego i bezpośrednio przed i za tym obiektem - droga nr 1665 O.

Powyższe również stanowiło naruszenie ww. przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg. Według wyjaśnień Dyrektora ZDP:

- m. Rysiowice (km 2+300) na długości ok. 160 m, droga nr 1658 O - został wykonany I etap zadania w terenie zwartej zabudowy przy blokach mieszkalnych i świetlicy wiejskiej. Dalsza budowa chodnika w chwili obecnej jest ekonomicznie nieuzasadniona z uwagi na mały ruch pieszych oraz rzadką zabudowę;
- m. Broniszowice (od km 4+127) na długości ok. 150 m, droga nr 1636 O - został wykonany I etap zadania w terenie zwartej zabudowy. Dalsza budowa chodnika z uwagi na minimalny ruch pieszych i brak możliwości terenowych (głęboki rów) jest ekonomicznie nieuzasadniona;

- m. Ujeździec (km 4+400) na długości ok. 200 m, droga nr 1673 O - wykonano I etap zadania, dalsza budowa z uwagi na znikomy ruch pieszych jest ekonomicznie nieuzasadniona;

- m. Ujeździec (km 4+632) na długości ok. 32 m, droga nr 1673 O - budowa chodnika na tym odcinku drogi z uwagi na znikomy ruch pieszych jest ekonomicznie nieuzasadniona;

- m. Korzękwice (km 3+465) w ciągu obiektu mostowego i bezpośrednio przez i za nim, droga nr 1665 O - obiekt mostowy wybudowany przed 1939 r., przejęty w stanie istniejącym (bez wydzielonej części chodnikowej). W celu dostosowania go do potrzeb związanych z ruchem pieszych konieczna jest jego przebudowa.

Powyższe nieprawidłowości wynikają głównie z ograniczeń finansowych i kierowaniu tych ograniczonych środków na zadania w miejscach o większej ilości mieszkańców. Ponadto wynika to z relatywnie niewielkiego ruchu pieszego na tych odcinkach oraz przyjęciu dróg i obiektu mostowego przez Powiat Nyski właśnie w takim, niezadowalającym stanie.

6) W miejscowości Jarnołtówek na przejściu dla pieszych przy rondzie (droga nr 1617 O) znak poprzeczny P-10 był słabo widoczny (zniszczony). Powyższe naruszało zasadę zachowania trwałości materiałów używanych do wykonania oznakowania poziomego wyrażoną w tabeli 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, zgodnie z którą okres trwałości powinien wynosić co najmniej 1-2 lata dla oznakowania wykonanego farbą rozpuszczalnikową.

Jak wyjaśnił Dyrektor ZDP w dniach 15-16 października 2015 r. została wykonana nowa nawierzchnia, a oznakowanie poziome P-10 zostanie wykonane nie później niż do dnia 30 listopada 2015 r.

7) Stwierdzono przypadki zajęcia części pasa drogowego na cele reklamowe, tj. niezwiązane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem i ochroną dróg. I tak w:

- m. Kałków, droga nr 1636 O, km 6+100, na ogrodzeniu segmentowym zawieszony został baner reklamowy o wymiarach 1,9 m x 1,1 m;
- m. Ujeździec, nr 1673 O, km 5+104, km 5+156 oraz km 5+248 na słupach znajdowały się reklamy (wyborcze) o wymiarach odpowiednio 0,6 x 0,9 m, 0,35 x 0,5 m i 0,35 x 0,5 m.

Powyższe stanowiło naruszenie zasad wskazanych w art. 40 ust. 1, ust. 2 pkt 3 oraz ust. 3-6 ustawy o drogach publicznych. Opłata karna za umieszczenie reklamy wskazana została w uchwale nr VI/62/11 Rady Powiatu w Nysie z dnia 27 maja 2011 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg powiatowych.

W powyższej sprawie Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w ww. przypadkach zostało wszczęte postępowanie administracyjne do naliczenia kary za umieszczenie reklamy w pasie drogowym bez zezwolenia (...) Ustawienie wymienionych reklam w pasie drogowym zarządzanych dróg powiatowych wynikało głównie z trwającej kampanii wyborczej (reklamy te były związane z wyborami) i wywieszano je praktycznie z dnia na dzień.

8) W m. Kałków znaki E-1, C-9 i A-7 usytuowane na drodze nr 1636 O przed rondem były zasłonięte przez porośnięte krzaki, w m. Radzikowice (droga nr 1665 O km, 1+216) porośnięte krzewy w pasie drogowym ograniczały widoczność na drodze. Powyższe naruszało obowiązki zarządcy dróg powiatowych wskazane w art. 20 pkt 16 ustawy o drogach publicznych oraz § 3 ust. 1 pkt 16 statutu ZDP w Nysie ustalonego w załączniku do uchwały nr XXIII/165/2000 Rady Powiatu w Nysie z dnia 15 września 2000 r. w sprawie utworzenia jednostki budżetowej pod nazwą Zarząd Dróg Powiatowych.

Dyrektor wyjaśnił:

a) m. Kałków przed rondem znaki E-1, C-9 i A-7 zasłonięte przez porośnięte krzaki, droga nr 1636 O - służby liniowe dokonały przycięcia gałęzi drzew z gatunku świerk rosnących na działce prywatnej za zgodą właściciela posesji;

b) m. Radzikowice, droga nr 1665 O, km 1+216 - służby liniowe dokonały wycinki krzaków na wskazanym odcinku drogi.

Powyższe, pomimo systematycznych objazdów dróg, wynikało z niezauważenia tych sytuacji. Uczuliłem kierowników obwodów do zachowania szczególnej uwagi w tym zakresie.

Ponadto ograniczona była widoczność na łuku drogi nr 1658 O w m. Rysiwice, co stanowiło naruszenie § 54 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla dróg. Również i w tym przypadku według wyjaśnień Dyrektora ZDP służby liniowe dokonały wycinki krzaków na tym odcinku drogi.

9). W niżej wymienionych miejscach nie zostały zabezpieczone skarpy rowów przylegających bezpośrednio do chodnika:

a) m. Goszowice, droga nr 1665 O, na długości ok. 30 m – niezabezpieczona skarpa rowu przylegająca bezpośrednio do chodnika o wysokości od 0,4 m do 0,75 m i szerokości od 0,6 m do 1,4 m;

b) m. Chróścina, droga nr 1544 O, w ciągu chodnika na długości 200 m (z wyłączeniem zjazdów do posesji) – niezabezpieczona skarpa rowu od 0,7 m do 1,3 m głębokości i szerokości od 1,2 m do 1,9 m.

Powyższe stanowiło naruszenie zasad wskazanych w ust. 5 pkt 1 i pkt 2 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

Dyrektor wyjaśnił, że trybie pilnym podjęto działania w celu ustawienia barier ochronnych w ww. miejscach, oraz że dokonane zostało zamówienie elementów wygrodzeń – balustrad w ilości 68 szt., których montaż rozpoczyna się w przyszłym tygodniu. Przewiduję, że roboty te zostaną zakończone nie później niż do ok. połowy listopada 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 22, 23-26, 27-38, 327-362, 471-736, 846-851, 888-891)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że na objętych oględzinami odcinkach dróg stwierdzono również inne miejsca, w których zwiększone było ryzyko zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów. I tak w ciągu drogi nr 1617 O w m. Pokrzywna (km 5+512) oraz m. Jarnołtówek (km 6+918) znajdowały się obiekty mostowe z 1939 r., które nie posiadały miejsca dla ruchu pieszych. Obiekty te po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie⁴² nie był poddane remontowi lub przebudowie, lecz były objęte wyłącznie bieżącym utrzymaniem.

Według przewidywań Dyrektora ZDP przebudowa tych obiektów mostowych będzie dokonana w ramach realizacji programu INTERREG V-A (przebudowa dróg 1616 O i 1617 O w latach 2016-2018).

(dowód: akta kontroli str. 22, 23-26, 27-38, 327-362, 589-622, 846-851, 888-891)

⁴² Dz. U. Nr 63, poz. 735 ze zm.

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

2. Wykonanie wniosków pokontrolnych i wykorzystanie uwag z kontroli NIK w 2013 r.

Opis stanu
faktycznego

1. Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu przeprowadziła w ZDW w 2013 r. następujące kontrole:

- P/13/169 *Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych*,
- D/13/505 *Kontrola projektów realizowanych w ramach „Programu operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013*.

W wystąpieniu pokontrolnym⁴³ skierowanym do Dyrektora ZDP po kontroli P/13/169 NIK wnioskowała o:

- 1) Przedłożenie do zatwierdzenia Zarządowi Powiatu Nyskiego planu rozwoju sieci dróg powiatowych.
- 2) Podjęcie skutecznych działań w celu zapewnienia przeprowadzania okresowych (rocznych i pięcioletnich) kontroli stanu technicznego wszystkich objętych zarządem dróg oraz obiektów inżynierskich.
- 3) Dokonanie analizy oznakowania dróg powiatowych pod względem zgodności istniejącego oznakowania z zatwierdzonymi organizacjami ruchu oraz przepisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w celu oznakowania dróg w pobliżu szkół w sposób zapewniający informowanie kierujących o zbliżaniu się do miejsc szczególnie uczęszczanych przez dzieci oraz zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego.

Informacje o sposobie wykonania wniosków i wykorzystania uwag Dyrektor ZDP przedstawił w dwóch pismach: z 26 lipca 2013 r. i 24 stycznia 2014 r.

Na podstawie dokumentacji źródłowej stwierdzono, że:

- plan rozwoju sieci dróg powiatowych został przyjęty uchwałą Zarządu Powiatu nr 160/463/14 z dnia 23 stycznia 2014 r.,
- na podstawie protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i ewidencji dróg 11 dróg powiatowych⁴⁴ zarządzanych przez ZDP stwierdzono, że obowiązek w tym zakresie był realizowany.

W odniesieniu do wniosku nr 3 – na przykładzie przeprowadzonych oględzin dróg powiatowych, w tym pod kątem oznakowania miejsc szczególnie uczęszczanych przez dzieci oraz zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego, nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 39-43, 112-152, 365-375, 471-736, 781-786, 787-793, 813)

W wystąpieniu pokontrolnym⁴⁵ skierowanym do Dyrektora ZDP po kontroli D/13/505 NIK wnioskowała o:

- 1) Usunięcie stwierdzonych wad i usterek przebudowywanych dróg oraz dochodzenie należności i uprawnień przysługujących ZDP, które wynikają z zawartych umów⁴⁶.

⁴³ Z dnia 8 lipca 2013 r. znak LOP-4101-03-04/2013.

⁴⁴ Drogi powiatowe nr: 1544 O, 1617 O, 1658 O, 1665 O, 1673 O, 2161 O, 2181 O, 2184 O, 1636 O, 2172 O i 1653 O.

⁴⁵ Z dnia 5 listopada 2013 r. znak LOP-4113-05-07/2013.

2) Zapewnienie prawidłowego prowadzenia ewidencji księgowej.

Na podstawie dokumentacji źródłowej stwierdzono, że:

W odniesieniu do zadań związanych z przebudową dwóch dróg powiatowych i stwierdzonych wad i usterek, po upadłych wykonawcach: ITB Spółka z o.o. z siedzibą we Wrocławiu oraz INFRADRÓG Spółka z o.o. z siedzibą w Nysie, zostały one usunięte w ramach wykonawstwa zastępczego, środki za wykonane w tym zakresie roboty (odpowiednio – 3 776,89 zł i 8 991,30 zł) wpłynęły na rachunek Powiatu Nyskiego w ramach gwarancji ubezpieczeniowych od Interrisk Towarzystwo Ubezpieczeń SA, Warszawa.

W zakresie prawidłowości prowadzonej ewidencji, ze względu na zakres obecnej kontroli, dokonano weryfikacji poprawności prowadzenia ewidencji księgowej ograniczając ją do zadań inwestycyjnych zrealizowanych w 2014 r. na wybranych drogach powiatowych poddanych oględzinom (drogi nr: 1658 O, 1665 O i 2181 O), nie stwierdzając nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 471- 736, 787-793, 845, 852-857, 858-883, 884-887)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie 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 Kontroli*⁴⁷, wnosi o podjęcie działań w celu wyeliminowania stwierdzonych w trakcie niniejszej kontroli zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów.

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.

⁴⁶ Wniosek dotyczył dwóch etapów związanych z przebudową odcinka drogi powiatowej Nr 1635 O i 1636 O.

⁴⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 1096.

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 04 grudnia 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu

Kontroler
Marek Dudek
Główny specjalista kontroli państwowej

.....
podpis

.....
podpis