



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.003.01.2015
P/15/033

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

**Tekst ostateczny wystąpienia pokontrolnego z dnia 31 lipca 2015 r.
ujednolicony na podstawie Uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
Najwyższej Izby Kontroli z dnia 21 września 2015 r. Nr KPK-KPO.443.177.2015**

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 56 49, F +48 22 444 57 43
kin@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/033 Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	1. Kazimierz Cymerys, główny specjalista kp., upoważnienie do kontroli nr 94427 z dnia 22 kwietnia 2015 r. 2. Robert Mecha, starszy inspektor kp., upoważnienie do kontroli nr 94428 z dnia 22 kwietnia 2015 r. 3. Andrzej Witkowski, doradca ekonomiczny, numer legitymacji służbowej 1500. (dowód: akta kontroli str. 1-4)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa (dalej także: Oddział).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Łukasz Lendner – Dyrektor Oddziału. (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości¹ działalność kontrolowanej jednostki w zakresie zarządzania obiektami mostowymi i przepustami w objętych kontrolą latach 2014-2015 (I kwartał).

Uzasadnienie oceny ogólnej

Podstawę do sformułowania powyższej oceny stanowiły pozytywne oceny cząstkowe dwóch pierwszych skontrolowanych oraz obniżone, pozytywne mimo stwierdzonych nieprawidłowości, oceny dwóch pozostałych obszarów.

W ocenie Izby, Oddział prawidłowo wykonywał w okresie objętym kontrolą powierzone zadania, dotyczące przede wszystkim:

- działań planistycznych w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów,
- prowadzenia dokumentacji ewidencyjnej dla poszczególnych rodzajów obiektów inżynierskich.

Należycie wykonywano także zadania związane z przeprowadzaniem okresowych kontroli (rocznych i pięcioletnich) obiektów mostowych.

O obniżeniu ocen obszaru trzeciego i czwartego zdecydowały ujawnione w toku kontroli nieprawidłowości, polegające na przeprowadzeniu części kontroli obiektów przez osoby nieposiadające wymaganych do tego uprawnień oraz nierzetelnym sporządzaniu dokumentacji pokontrolnej, a także stwierdzone w trakcie oględzin obiektów zły stan techniczny części obiektów mostowych, wymagający przeprowadzenia prac remontowych.

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

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

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

1.1. Plan rozwoju sieci dróg

Opis stanu faktycznego

Oddział zrealizował obowiązek określony w art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych² w wyniku opracowania projektu *Programu działań na sieci drogowej*. Opracowany projekt Programu przekazano do Centrali GDDKiA. Oddział realizował również zadania ujęte w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2011-2015” oraz współpracował przy opracowywaniu projektu „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”³.

(dowód: akta kontroli str. 44-112, 116-123)

W ramach prac przygotowawczych poszczególne zadania były opiniowane przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI). Na posiedzenia ZOPI zapraszani byli przedstawiciele władz samorządowych zainteresowanych inwestycjami. W trakcie tych posiedzeń przedstawiciele samorządów uzyskiwali szczegółowe informacje odnośnie m.in. przebiegu trasy, rozwiązań technicznych, wpływu inwestycji na środowisko.

(dowód: akta kontroli str. 158-159)

1.2. Opracowanie planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich

Stosownie do art. 20 pkt. 2 ustawy o drogach, Oddział posiadał *Propozycję planu wydatków bieżących na 2014 i 2015 r. dla obiektów mostowych*. W ramach ww. propozycji przedstawiono wydatki na bieżące utrzymanie mostów (BUM), wyszczególniając w nich pozycje dotyczące m.in. robót naprawczych i konserwacyjnych, zadań remontowych, przeglądów obiektów inżynierskich. Propozycje planu tych wydatków były przygotowywane na podstawie wykazów zbiorczych (zawierających kosztorysy prac na obiektach mostowych i przepustach) przekazywanych z poszczególnych rejonów działań. Plany te przekazywano następnie do Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami Centrali GDDKiA⁴.

(dowód: akta kontroli str.160-162, 163-168)

W 2013 r. opracowana została lista zadań mostowych na istniejącej sieci drogowej, obejmująca roboty o charakterze remontowym i roboty o charakterze inwestycyjnym (przebudowy, rozbudowy, budowa nowych obiektów w miejsce istniejących). Analiza potrzeb rzeczowych w zakresie robót na remonty centralne, przebudowy/budowy na drogowych obiektach inżynierskich, dokonywana była z wykorzystaniem algorytmu /programu do hierarchizacji potrzeb robót mostowych. Przy pomocy programu utworzono listę obiektów uszeregowanych według pilności podjęcia na nich działań naprawczych.

(dowód: akta kontroli str.111-114)

Ustalone nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

² Dz.U. z 2015, poz. 460 ze zm., zwana dalej „ustawą o drogach publicznych”.

³ Do końca kwietnia 2015 r. program nie został przyjęty przez Radę Ministrów.

⁴ Plan na 2014 r. został przekazany pismem z 13 czerwca 2013 r., a następnie (po aktualizacji) pismem z 21 listopada 2013 r. Natomiast na 2015 r. pismem z 13 czerwca 2014 r.

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

2.1. Ewidencja obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu faktycznego

Zgodnie z art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych, Oddział posiadał ewidencję dróg, obiektów mostowych i przepustów⁵.

Dokonana analiza przedmiotowej dokumentacji ewidencyjnej⁶ na dobranej w sposób celowy próbie 17 obiektów mostowych (pięciu mostów, pięciu wiaduktów, pięciu kładek dla pieszych, dwie estakady) oraz trzech przepustów wykazała, że była ona prowadzona w sposób zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁷.

Ewidencja prowadzona była w formie elektronicznej dla 633 obiektów mostowych w ramach Systemu Gospodarki Mostowej (SGM). Zawierała wszystkie dokumenty ewidencyjne dot. obiektów mostowych i przepustów, takie jak książki drogi (wraz z wbudowanymi w nie przepustami), dzienniki objazdu dróg, mapy techniczno-eksploatacyjne, książki obiektów mostowych, karty obiektu mostowego, wykazy obiektów mostowych oraz przepustów (o prześwicie powyżej 1,5 m).

(dowód: akta kontroli str.197-207)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.2. Ochrona obiektów mostowych przed ruchem tzw. pojazdów nienormatywnych

Opis stanu faktycznego

W 2014 r Oddział wydał 159 zezwoleń kategorii V i 27 zezwoleń kategorii VI na przejazdy pojazdami nienormatywnymi. W 2015 r. (do dnia 12 maja) wydano 60 zezwoleń kategorii V oraz 24 zezwolenia kategorii VI. Z badanego okresu wybrano losowo 10 spraw dot. zgłoszenia dokonania przewozu przez podmiot posiadający zezwolenia kategorii V i VI. Stwierdzono, że we wszystkich 10 zbadanych przypadkach Oddział potwierdził przyjęcie zawiadomienia o planowanym przejeździe i określił warunki przejazdu oraz nie zgłosił sprzeciwu do wykonania przejazdu.

(dowód: akta kontroli str.114)

Komenda Wojewódzka Policji z siedzibą w Radomiu poinformowała, że w latach 2013-2015 (I kwartał) na terenie województwa mazowieckiego nie ujawniono na drogach krajowych przypadków naruszenia przepisów przez pojazdy przewożące ładunki nienormatywne po obiektach mostowych.

Funkcjonariusze Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Radomiu podczas prowadzonych czynności kontrolnych w 2014 r. przeprowadzili 2 682 kontrole. W ich wyniku nałożono 26 kar pieniężnych w drodze decyzji administracyjnych za brak zezwolenia kategorii III i IV oraz 65 decyzji za brak zezwolenia kategorii VII. W pierwszym kwartale 2015 r. przeprowadzono 693

⁵ Ewidencję prowadzono w formie elektronicznej w systemie SGM (System Gospodarki Mostowej - narzędzie wspomagające realizację zadań zarządcy drogowych obiektów inżynierskich, wprowadzone Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Nr 5/93 z 23 marca 1993 r.).

⁶ Próba 20 obiektów mostowych i przepustów wybrana z grupy 86 obiektów, których ocena średnia po przeglądach przeprowadzonych w 2014 r. była niższa niż 3.

⁷ Dz.U. Nr 67, poz. 582, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg”.

kontroli, nałożono trzy kary pieniężne w drodze decyzji administracyjnych za brak zezwolenia kategorii III, siedem decyzji za brak zezwolenia kategorii IV, trzy decyzje za brak zezwolenia kategorii V, dwie decyzje za brak zezwolenia kategorii VI oraz osiem decyzji administracyjnych za brak zezwolenia kategorii VII. Podczas prowadzonych kontroli drogowych w latach 2013-2014 oraz I kwartale 2015 roku inspektorzy z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Radomiu nie ujawnili przejazdów pojazdami nienormatywnymi przez obiekty mostowe niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

(dowód: akta kontroli str.209-215)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.3. Nadawanie numerów ewidencyjnych obiektom mostowym i przepustom

Zgodnie z wymogami § 6 i § 7 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg, obiekty mostowe wyszczególnione w wykazie prowadzonym w formie elektronicznej przez Oddział posiadały nadane jednolite numery inwentarzowe (JNI). Również przepusty podlegające ewidencji (o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m) posiadały numery ewidencyjne. Wykaz obiektów mostowych zawierał elementy określone w § 19 ww. rozporządzenia, w tym m.in. numer drogi, kilometraż, kod jednostki administracji drogowej i administracji publicznej, nazwę miejscowości położonej najbliżej obiektu oraz datę nadania JNI.

(dowód: akta kontroli str.919-924)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

2.4. Sporządzanie informacji o sieci dróg (wraz z obiektami inżynierskimi)

Informacje o sieci dróg (w tym o stanie obiektów mostowych) zostały sporządzone zgodnie z procedurami oraz przekazane Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad za lata 2013-2014, stosownie do przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach⁸.

Zgodnie z sekcją II, pkt 1.1.2. umowy generalnej ubezpieczenia z dnia 18 grudnia 2014 r. drogowe obiekty inżynierskie wyłączone były z ubezpieczenia. Składka ubezpieczeniowa za obiekty mostowe nie została naliczona.

(dowód: akta kontroli str. 832-918)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności skontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Analiza dokumentacji wykazała, że liczba obiektów mostowych w Systemie Gospodarki Mostowej była mniejsza, niż w informacjach przekazywanych do Centrali GDDKiA. Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że: „W latach 2012-2015 wystąpiły bardzo duże przyrosty obiektów inżynierskich na drogach krajowych z uwagi na oddawane do użytku inwestycje (A2 odcinek Warszawa-Łódź, A2 odcinek Obwodnica Mińska Mazowieckiego, S2 Południowa Obwodnica Warszawy, S7/8, S79). Obiekty te (oprócz Obwodnicy Mińska Mazowieckiego) przypisane są do Rejonu w Ożarowie Mazowieckim. Z uwagi na problemy kadrowe w tym Rejonie (choroba i wypowiedzenie umowy o pracę pracownik w osobie H.W. zajmujący się systemami SGM (System Gospodarki Mostowej) i BDD (Bank Danych Drogowych aktualizujący system

⁸ Dz.U. Nr 67, poz. 583.

referencyjny na sieci dróg krajowych) nie ma w Rejonie osoby, która tworzyłaby w systemie SGM nowe wnioski o nadanie JNI dla obiektów na drogach S7/8 i S79. Problem dotyczy głównie łącznic w węzłach drogowych, dla których Rejon występuje z wnioskiem o nadanie wspomagającego systemu referencyjnego. Ponieważ obiekty na wymienionych drogach posiadają decyzje o pozwoleniu na użytkowanie - mimo braków nadanych numerów JNI zostały ujęte w sprawozdaniach rocznych (wykonywanych „ręcznie” w plikach Excel) i przekazane do Centrali. Ponadto w bazie danych SGM nie występują również obiekty przejęte od Zarządu Dróg Miejskich położone w ciągu drogi S8 (Trasa Toruńska) posiadające numery JNI. Wnioski które złożył ZDM o przeniesienie do GDDKiA nie zostały jeszcze zrealizowane. Obiekty te również zostały uwzględnione w sprawozdaniach wykonanych dla Centrali. W m-cu wrześniu 2014 r. został przyjęty „program naprawczy” dla Rejonu Ożarów Mazowiecki i jest on sukcesywnie realizowany. Całkowita realizacja „programu naprawczego” będzie możliwa po uzupełnieniu braków kadrowych w tym Rejonie”.

(dowód: akta kontroli str. 633, 714-740)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

3. Ocena okresowa kontroli obiektów mostowych

3.1. Dokonywanie kontroli obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu faktycznego

Obowiązek przeprowadzania kontroli drogowych obiektów inżynierskich określono w art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych oraz art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁹. W GDDKiA obowiązywały wewnętrzne procedury dotyczące okresowej kontroli obiektów¹⁰, w których zawarto m.in. podział przeglądów na przeglądy bieżące, okresowe kontrole roczne – przeglądy podstawowe, okresowe kontrole pięcioletnie – przeglądy rozszerzone, przeglądy szczegółowe oraz ekspertyzy. Narzędziem wspomagającym zarządzanie obiektami mostowymi w GDDKiA był elektroniczny system zarządzania obiektami mostowymi pod nazwą System Gospodarki Mostowej (SGM). W SGM, do czasu zakończenia kontroli, ujęto 633 obiekty mostowe, z których w wyniku doboru losowego poddano badaniu 19 obiektów¹¹. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że dla wszystkich obiektów mostowych wykonano obowiązkowe kontrole okresowe. GDDKiA wykonywała kontrole we własnym zakresie i nie zlecała usług w tym zakresie podmiotom zewnętrznym.

(dowód: akta kontroli str. 217-552)

Przeprowadzaniem kontroli okresowych zajmowało się 21 pracowników, z których 14 posiadało uprawnienia zgodne z wymaganiami określonymi w art. 12 ust. 1 pkt 5 ust. 2 oraz ust. 7 ustawy Prawo budowlane oraz § 18 i 19 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie funkcji technicznych w budownictwie¹².

⁹ Dz.U. z 2013, poz. 1409 ze zm.

¹⁰ Instrukcje przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich (stanowiące załącznik do Zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r.); Zasady stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich (stanowiące załącznik do Zarządzenia nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008 r.); Instrukcja do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych (stanowiąca załącznik do Zarządzenia Nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 czerwca 2004 r.

¹¹ Przeglądy dotyczyły lat 2013 i 2014 oraz lat wcześniejszych w przypadku przeglądów pięcioletnich.

¹² Dz.U. Nr 83, poz. 578 ze zm., dalej: rozporządzenie w sprawie funkcji technicznych w budownictwie.

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

1. Dwóch pracowników Oddziału przeprowadziło kontrole okresowe czterech obiektów mostowych, bez posiadania uprawnień określonych w art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 ustawy Prawo budowlane oraz § 18 i 19 rozporządzenia w sprawie funkcji technicznych w budownictwie. W dniach 28 maja 2013 r. i 20 maja 2014 r. pracownik T.C. wykonał kontrolę obiektu mostowego nr JNI 15300001, w dniu 22 maja 2013 r. pracownik D.S. wykonał kontrolę na obiekcie nr JNI 15360017, w dniu 21 maja 2013 r. pracownik D.S. wykonał kontrole na obiektach nr JNI 01023144 i 01023143.

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że *„Pan T.C. wykonał przeglądy okresowe wskazanego obiektu mostowego JNI 15300001. Przegląd został uzgodniony przez Oddziałowego Inspektora Mostowego posiadającego stosowne uprawnienia. Przeglądy (nr JNI 01023144, JNI 01023144 i 01023143) zostały wykonane wraz z pracownikiem posiadającym stosowne uprawnienia, natomiast w wygenerowanych protokołach z systemu SGM omyłkowo dane pracownika nie zostały umieszczone.”*

Natomiast pracownik D.S. wyjaśnił, że *„...w SGM2009 (przez zapomnienie) nie została wpisana osoba z uprawnieniami budowlanymi wykonująca wraz ze mną przeglądy obiektów mostowych. Fakt ten został wychwycony przez Kierownika Rejonu podczas podpisywania protokołów i w związku z powyższym osoba ta została dopisana, co potwierdzają załączone protokoły(...).”*

(dowód: akta kontroli str.553-610, 636-637, 643)

2. Nierzetelnie sporządzono część dokumentacji z okresowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych. Wynika z niej bowiem, że kontrole były przeprowadzane w święta, w dni wolne od pracy a także w trakcie udzielonych pracownikom urlopów wypoczynkowych.

Powyższe przypadki dotyczyły następujących pracowników i obiektów:

- w dniu 19 maja 2014 r. pan J.O. przebywając na urlopie wykonał okresową kontrolę pięcioletnią obiektu mostowego nr JNI 15390005;
- w dniu 16 czerwca 2014 r. pan L.B. przebywając na urlopie wykonał przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 05240038;
- w dniu 15 sierpnia 2014 r. (święto państwowe – dzień wolny od pracy) pan A.B. wykonał przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 15480000;
- w dniu 30 maja 2013 r. (święto – dzień wolny od pracy) pan A.C. wykonał przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 15330009;
- w dniu 28 lipca 2014 r. pani M.T. przebywając na urlopie wykonała przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 15240011;
- w dniu 25 sierpnia 2014 r. pani M.T. przebywając na odbiorze godzin oraz pan S.K. przebywając na urlopie, wykonali przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 15600022;
- w dniu 19 czerwca 2014 r. (święto – dzień wolny od pracy) pan B.B. wykonał przegląd okresowej kontroli rocznej obiektu mostowego nr JNI 01006008.

Stosownie do przepisów art. 95 pkt. 4 ustawy Prawo budowlane, osoby wykonujące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, które nie spełniają lub spełniają niedbale swoje obowiązki, podlegają odpowiedzialności zawodowej.

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że *„Zgodnie z informacjami przekazanymi wskazane przeglądy okresowe były wykonane w przeciągu kilku dni przez dwóch pracowników a samo opracowanie*

protokołów nie było dniem wykonania przeglądu (dotyczy J.O., L.B., G.M., M.T., S.K.) oraz wykonywane były w innych terminach niż wpisana data w protokole. Data została wpisana omyłkowo (dotyczy A.B., A.C., B.B.).”

(dowód: akta kontroli str.611-679)

3.2. Ustalenia kontroli okresowych obiektów mostowych

Opis stanu
faktycznego

W trakcie kontroli okresowych stwierdzono m.in., że na obiekcie nr JN1 01024156 występowały w roku 2013 i 2014 uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego m.in. zwisające, porwane przewody elektryczne zasilające latarnię.

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że *„Przeгляд obiektu był wykonywany w 2013 r. podczas prac poprawkowych i usuwania usterek związanych z budową ekranów przeciwhałasowych. W międzyczasie firma konserwująca wykonała naprawę porwanej sieci elektrycznej, co umożliwiło przekazanie utrzymania oświetlenia drogowego do gminy Sochaczew. W 2014 r. również stwierdzono uszkodzenia lamp oświetleniowych na obiekcie. Zgłoszono to do konserwatora oświetlenia ulicznego wykonującego naprawy na rzecz Gminy.”*

W protokołach z okresowej kontroli obiektu JN1 15450008 w latach 2013 i 2014 odnotowano, że zaleceń w poprzednim przeglądzie nie było z uwagi na planowany remont mostu.

W dniu 10 czerwca 2015 r. Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że *„Projekt remontu mostu został opracowany w 2011 r. w ramach modernizacji drogi krajowej nr 57 od granicy województwa do miejscowości Przasnysz. Obecnie realizacja przebudowy odcinka wraz z remontem mostu planowana jest w 2017 r.”*

(dowód: akta kontroli str. 348-360, 439-442, 636-679)

W 2015 r. nie wykonano zaleceń z poprzedniej kontroli okresowej dot. usunięcia uszkodzeń obiektu o JN1 15480000. Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że *„Wykonanie prac wskazanych w potrzebach do planu bieżącego utrzymania i remontów stanowiących załącznik do karty przeglądu mostu w m. Przeszkoda w ciągu drogi krajowej nr 8 w latach 2013 i 2014 było wskazane jako pilna potrzeba, choć nie stanowiła bezpośredniego zagrożenia dla ruchu. Ze względu, że droga krajowa nr 8 od dłuższego czasu jest planowana do przebudowy do drogi ekspresowej S8, ekonomicznie nie było uzasadnienia do ich wykonania.”*

(dowód: akta kontroli str. 348-360, 439-442, 636-679)

3.3. Zaspokajanie potrzeb remontowych

Opis stanu
faktycznego

Według stanu na 31 grudnia 2013 r. Oddział zarządzał 18 obiektami mostowymi (3% ogółu), których stan określono na mniej niż 3 punkty¹³. Oznaczało to, że ich stan techniczny jest poniżej stanu określonego, jako niepokojący. Dla wszystkich obiektów sporządzono plany remontu lub przebudowy. W 2013 r. wykonano remont mostu w miejscowości Różan na rzece Narew oraz wiaduktu na drodze nr 8 w Markach. Jednocześnie, w ramach bieżącego utrzymania obiektów mostowych, wykonano remont mostu przez Wisłę w miejscowości Wyszogród (droga nr 50), przebudowę przepustu w miejscowości Skrzyszew (droga nr 62) oraz remont mostu w miejscowości Glinojec (droga nr 60). W 2014 r. wykonano przebudowę przepustu w miejscowości Maków Mazowiecki (droga nr 57). W ramach bieżącego utrzymania

¹³Poszczególne elementy obiektu mostowego są oceniane w sześciopunktowej skali od "0" do "5" punktów. Skala ocen: 5 – odpowiedni, 4 – zadowolający, 3 – niepokojący, 2 – niedostateczny, 1 – przedawaryjny, 0 – awaryjny.

obiektów mostowych wykonano remont mostu przez rzekę Wisłę w miejscowości Wyszogród.

(dowód: akta kontroli str. 680-708)

W 2014 r. na przebudowę, rozbudowę i remonty obiektów mostowych nie wydatkowano żadnych środków finansowych. Niżej zamieszczono zestawienie danych rzeczowo-finansowych o wykonaniu robót mostowych w 2014 r.

Lp.	Zakresy rzeczowe			Wydatki finansowe (w tys. zł)
	Wyszczególnienie	Jednostka	Ilość	
1.	Budowa obiektów mostowych	m/m ²	53,60 – 188,00	1.288,70
2.	Przebudowa lub rozbudowa obiektów mostowych	m/m ²	0	0
3.	Remont obiektów mostowych	m/m ²	0	0
4.	Pozostałe wydatki na obiekty mostowe			5.149,40

(dowód: akta kontroli str. 726, 731)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

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

4.1. Stan techniczny obiektów mostowych

Opis stanu
faktycznego

W wyniku losowego doboru próby - spośród 633 obiektów - do oceny stanu technicznego wytypowano 18 obiektów mostowych¹⁴. Oceny dokonano na podstawie wyników oględzin obiektów przeprowadzonych w dniach 18 i 19 maja 2015 r. z udziałem specjalisty – prof. nzw. dr hab. inż. Janusza Rymczy. Wyniki oględzin obiektów mostowych przedstawiają się następująco:

- 1) Most na rzece Mrowa w miejscowości Przeszkoda w ciągu drogi nr 8 kilometrą 430.459. Most jest jednoprzęsłowy o długości 9 metrów. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest płytowe wykonane z żelbetowych belek. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,7 (izolację pomostu oceniono na 2).

¹⁴Przeszkoda nr 8 – 430.459 – most, Marki nr 8 – 475.760 – most, Kozienice nr 48 – 129.166 – most, Przasnysz nr 57 – 147.438 – most, Klusek nr 61 – 42.843 – most, Kalinowiec nr 62 – 276.458 – most, Dęblin nr 48 – 153.057 – most, Modlin nr 85 – 0.994 – most, Zakroczym nr 7 – 327.475 – most, Zakroczym nr 7 – 327.475 – most, Mniszew nr 79 – 43.051 – most, Modlin nr 85 – 0.714 – wiadukt, Modlin nr 85 – 0.907 – wiadukt, Modlin nr 7 – 325.993 – wiadukt, Raszyn nr 7 – 382.601 – most, Tarczyn nr 7 – 403.535 – wiadukt, Marki nr 8 – 470.546 – most, Wyszaków nr 62 – 245.373 – wiadukt, Kąty Borucza nr 50 – 233.737 – most.

W konstrukcji belki występowały duże ubytki. Stożki były nieoczyszczone, porośnięte wegetującą roślinnością. Nieszczelna była strefa połączenia mostu z drogą (w tym miejscu widoczny był wypływ wody).

W ocenie specjalisty niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem nieszczelnej nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania dylatacji.

- 2) Most na rzece Zagożdżance w miejscowości Kozienice w ciągu drogi nr 48 kilometraż 129.166. Most jest jednoprzęsłowy o długości 13 metrów. Schematem statycznym jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest płytowe wykonane z żelbetowych belek. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,77 (izolację pomostu oceniono na 0, dojazdy, nawierzchnię jezdni i urządzenia obce na 2).

Stwierdzono, że stożki były nieoczyszczone, porośnięte roślinnością. Nieszczelna była strefa połączenia mostu z drogą.

W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem nieszczelnej nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania dylatacji.

- 3) Most na Wiśle w miejscowości Dęblin w ciągu drogi nr 48, kilometraż 153.057. Obiekt jest wieloprzęsłowy o długości 450.3 metrów. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka ciągła. Przęsło jest blachownicowe, czterobelkowe. Podpory monolityczne. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,81 (urządzenia odwadniające, dylatacyjne i obce oraz izolację pomostu oceniono na 2)

Stwierdzono zanieczyszczone krawędzie urządzenia dylatacyjnego.

- 4) Most na Pilicy w miejscowości Mniszew w ciągu drogi nr 79, kilometraż 43.051. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,93 (urządzenia odwadniające i izolację pomostu oceniono na 2)

Obiekt jest wieloprzęsłowy o długości 141,8 metrów. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka ciągła. Przęsło jest kratownicowe z jezdnią dolną. Podpory są monolityczne.

Stwierdzono, że w wielu miejscach elementy konstrukcyjne mostu były skorodowane. Było to wynikiem nieuszczelnienia (niezabezpieczenia) elementów konstrukcyjnych przed działaniem korozji. Zanieczyszczone były krawędzie urządzenia dylatacyjnego, nie oczyszczono z roślinności stożków i chodników dla obsługi. Nieszczelna była strefa połączenia mostu z drogą.

W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem nieuszczelnienia nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania dylatacji.

- 5) Most na rzece Raszynce w miejscowości Raszyn w ciągu drogi nr 7, kilometraż 382.601. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu oceniono na 2). Most jest jednoprzęsłowy o długości 7,4 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest płytowe ze wspornikiem. Przyczółki są masywne.

Stan nawierzchni znajdował się w stanie dobrym. Brakowało natomiast jakichkolwiek elementów odwodnienia a materiał konstrukcyjny mostu wskutek nieszczelnej nawierzchni oraz zniszczonej izolacji uległ korozji. Stożek nasypowy był porośnięty roślinnością.

- 6) Wiadukt nad linią kolejową Skierniewice-Łuków w miejscowości Tarczyn w ciągu drogi nr 7, kilometraż 403.535. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu oceniono na 2). Obiekt jest jednoprzęsłowy o długości 31,1 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest rama ze wspornikami. Przęsło jest czterobelkowe wykonane z żelbetu.

Stwierdzono pęknięcia (szczeliny) na połączeniu obiektu z drogą (brak przekrycia dylatacyjnego). Stożki przyczółków były nieoczyszczone z roślinności.

- 7) Most na rzece Boruczy w miejscowości Kąty Borucza w ciągu drogi nr 50, kilometraż 233.737. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0. Most jest jednoprzęsłowy o długości 9,5 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest wielobelkowe, wykonane z belek żelbetowych.
W strefie połączenia obiektu z drogą powstała szczelina, która umożliwiała wpływ wody i powodowała korozję podpory. Brakowało przekrycia dylatacyjnego. Stożek mostowy był zanieczyszczony roślinnością.
- 8) Wiadukt nad linią kolejową w miejscowości Wyszków w ciągu drogi nr 62, kilometraż 245.373. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,92. Wiadukt jest jednoprzęsłowy o długości 14,2 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest wielobelkowe, wykonane ze sprężonych belek. Przyczółki są masywne.
Stwierdzono nieuszczelną izolację na całej długości mostu. Obiekt wymaga przebudowy. W ocenie specjalisty, aby nie doprowadzać do zalewania konstrukcji należałoby uszczelnić nawierzchnię oraz wykonać przekrycia dylatacyjne na połączeniu obiektu z drogą. Obecnie w tym miejscu są pęknięcia na jezdni i chodnikach.
- 9) Most na cieku bez nazwy w miejscowości Kalinowiec w ciągu drogi nr 62, kilometraż 276.458. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,0 (izolację pomostu oceniono na 0). Most jest jednoprzęsłowy o długości 5 metrów. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest wielobelkowe, wykonane z belek stalowych, między którymi przestrzenie są wypełnione betonem.
Stwierdzono nieuszczelną izolację na całej długości mostu. Brakowało elementów odwadniających. Przestrzenie pomiędzy belkami wypełnione były betonem o niskiej wytrzymałości. Obiekt wymaga przebudowy.
- 10) Most przez rów w miejscowości Klusek w ciągu drogi nr 61, kilometraż 42.843. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,64 (izolację pomostu oceniono na 0). Most jest jednoprzęsłowy o długości 10,7 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest pięciobelkowe żelbetowe.
Stwierdzono, że przyczółki są zalewane przez wodę przenikającą przez nieuszczelną nawierzchnię na połączeniu obiektu z drogą. Brakuje przekrycia dylatacyjnego na połączeniu obiektu z drogą (obecnie w tym miejscu woda wypływa na przyczółki). Stożki były nieoczyszczone z wegetującej roślinności.
W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody na przyczółku przez konstrukcję był wynikiem nieuszczelną nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania dylatacji.
- 11) Most na rzece Węgierce w miejscowości Przasnysz w ciągu drogi nr 57, kilometraż 147.438. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,5 (Skarpy, nawierzchnie chodników, izolację pomostu i przyczółki oceniono na 2). Most o długości 20,4 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta ze wspornikami. Przęsło jest płytowe żelbetowe. Filary są jedenastostłupowe, połączone oczepem.
Stwierdzono, że nawierzchnia jezdni i chodników była uszkodzona (nieuszczelną). W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem nieuszczelną nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania dylatacji.

- 12) Most na rzece Czarnej w miejscowości Marki w ciągu drogi nr 8, kilometraż 475.760. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,75 (izolację pomostu oceniono na 0). Most jest jednoprzęsłowy o długości 12,2 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Przęsło jest wielobelkowe, wykonane z belek żelbetowych. Stwierdzono, że połączenie drogi z obiektem było nieszczelne. Strefa połączenia obiektu z drogą była uszkodzona (brak przekrycia dylatacyjnego). Stożek nasypowy nie został oczyszczony z roślinności.
- 13) Most na rzece Długiej w miejscowości Marki w ciągu drogi nr 8, kilometraż 470.546. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu oceniono na 0). Most jest jednoprzęsłowy o długości 16,3 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka swobodnie podparta. Jezdnie znajdują się na oddzielnych przęsłach – jedno jest wykonane z belek żelbetowych a drugie - z belek sprężonych. Stwierdzono pęknięcia w strefie połączenia obiektu z drogą (brak przekryć dylatacyjnych). Stożek nasypowy był nieoczyszczony z roślinności.
- 14) Most (prawa i lewa strona) na rzece Wiśle w miejscowości Zakroczym w ciągu drogi nr S7, kilometraż 327.475. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu i wózki rewizyjne oceniono na 2). Most jest wieloprzęsłowy o długości 531 metrów. Schematem statycznym konstrukcji jest belka ciągła. Przęsło jest skrzynkowe, wykonane ze stali trudnordzewiejącej. Przyczółki i filary są monolityczne, wykonane z żelbetu. W nawierzchni jezdni występowały pęknięcia i nieszczelności z których wyrastała roślinność. Bariera ochronna była uszkodzona, co wpływało na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stożki nasypowe i schody do obsługi były zanieczyszczone wegetującymi roślinami. W ocenie specjalisty konieczne jest dla naprawienia bariery ochronnej oraz oczyszczenie szczelin i uzupełnienie ich materiałem uszczelniającym, natomiast pozostałe szczeliny podłużne należy oczyścić i wypełnić środkiem uzupełniającym. Według specjalisty w znacznym stopniu przecieki w izolacji były wynikiem uszkodzeń nawierzchni. Należy podjąć prace nad jej uszczelnieniem.
- 15) Wiadukt nad linią kolejową Gdańsk-Warszawa w miejscowości Modlin w ciągu drogi nr 85, kilometraż 0.907. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,33 (dojazdy, nawierzchnię jezdni i urządzenia dylatacyjne oceniono na 2). Most jest wieloprzęsłowy o długości 88,87 metra. Przęsło jest wielobelkowe, żelbetowe. Przyczółki są monolityczne a filary słupowe. Stwierdzono korozję balustrady oraz pęknięcia i nieszczelności w strefie przydylatacyjnej.
- 16) Wiadukt nad drogą nr S7 w miejscowości Modlin w ciągu drogi nr S7, kilometraż 325.993. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu oceniono na 2). Obiekt jest czteroprzęsłowy o długości 85,96 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka ciągła. Przęsło jest płytowe żelbetowe. Przyczółki są zatopione w nasypie, a filary dwusłupowe, o słupach zamocowanych w płycie przęsłowej. Stwierdzono nieoczyszczone, zatkane wpusty, co powodowało niekontrolowany wypływ wody w różnych miejscach. Konstrukcja płyty głównej była uszkodzona - w wyniku uderzenia powstał ubytek. Występowały pęknięcia w strefie wjazdu na obiekt. Stożki i schody dla obsługi były zanieczyszczone wrastającą roślinnością. W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem całkowitego zatkania wpustów.

17) Wiadukt nad drogą lokalną w miejscowości Modlin w ciągu drogi nr 85, kilometraż 0.714. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 3,0 (izolację pomostu oceniono na 2). Wiadukt jest czteroprzęsłowy o długości 86,2 metra. Schematem statycznym konstrukcji przęsłowej jest belka ciągła, przegubowa. Przęsło jest czterobelkowe żelbetowe. Przyczółki są masywne, a filary czterosłupowe połączone oczepem.

Stwierdzono brak przekrycia dylatacyjnego na połączeniu obiektu z drogą (obecnie w tym miejscu powstały pęknięcia nawierzchni). Uszkodzone były niektóre fragmenty balustrady oraz elementy oświetlenia.

W ocenie specjalisty w dużym stopniu niekontrolowany wypływ wody przez konstrukcję był wynikiem nieszczelnej nawierzchni i niewłaściwego rozwiązania odwodnienia – braku odpowiedniej liczby wpustów lub ich zatkania.

18) Most na rzece Narwi w miejscowości Modlin w ciągu drogi nr 85, kilometraż 0.994. Po przeglądzie w 2014 r. ocena średnia obiektu wynosiła 2,8 (izolację pomostu, nawierzchnię jezdni i przeguby oceniono na 2). Pomost obiektu o długości 232,93 metra jest administrowany przez GDDKiA (pozostała część jest w administracji kolejowej).

Stwierdzono niedrożne szczeliny dylatacyjne, nieoczyszczone wpusty oraz popękana nawierzchnię na pomoście obiektu i nieszczelności izolacji.

W ocenie specjalisty w znacznym stopniu przecieki izolacji były wynikiem nieszczelnej nawierzchni.

(dowód: akta kontroli str.741-777)

Ustalone
nieprawidłowości

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

W trakcie oględzin obiektów stwierdzono zły stan techniczny poszczególnych części obiektów mostowych, co wymaga zakwalifikowania ich do prac remontowych.¹⁵

4.2. Dostosowanie organizacji ruchu na obiekcie mostowym do jego stanu technicznego i kontrolowanie jej przestrzegania

Po przeprowadzeniu przeglądu szczegółowego nr 11/2014 mostu w miejscowości Dęblin (droga nr 48) nr JN1 05300042 wszczęto procedurę wdrożenia aktualizacji organizacji ruchu na obiekcie poprzez ustawienie znaku ostrzegawczego informującego o nierównościach na jezdni i chodnikach.

(dowód: akta kontroli str. 709-713)

4.3. Wpływ stanu technicznego obiektów mostowych na warunki eksploatacji dróg

Na terenie Oddziału GDDKiA w Warszawie nie było obiektów nienormatywnych. Zgodnie z „Instrukcją do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych”, która stanowiła załącznik do Zarządzenia nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 czerwca 2004 r. dla wszystkich obiektów mostowych¹⁶ ustalono kategorię zastępczego obciążenia użytkowego 1/S42.

(dowód: akta kontroli str. 778-831)

Ocena cząstkowa

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

¹⁵Z przedstawionego w trakcie kontroli przez Oddział GDDKiA w Warszawie dokumentu zawierającego wykaz obiektów z oceną stanu technicznego mniejszą od 3 za 2014 r. wynika, że w odniesieniu do 8 obiektów mostowych poddanych oględzinom już wcześniej zaplanowano ich remonty lub przebudowę.

¹⁶Dotyczy obiektów, których pierwotnie nośność była niższa niż 42 tony: JN1 5240031, 5240032, 5240034, 5240036, 5240039, 5240040, 15600021, 15360046, 15300001, 15300005.

IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na konieczność przestrzegania przez Oddział obowiązujących przepisów prawa, m.in. w zakresie:

1. zapewnienia wykonywania okresowych kontroli obiektów mostowych przez osoby posiadające stosowne uprawnienia;
2. rzetelnego dokumentowania czynności wykonywanych w ramach tych kontroli.

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 Kontroli¹⁷, wnosi o:

1. Podjęcie działań mających na celu zrealizowanie prac wynikających z przeprowadzonych w toku kontroli oględzin obiektów mostowych w dniach 18 i 19 maja 2015 r.
2. Wprowadzenie do Systemu Gospodarki Mostowej wszystkich obiektów mostowych zarządzanych przez Oddział.

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

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.

Warszawa, dnia 31 lipca. 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury

Dyrektor
/ - / Tomasz Emiljan

Kontrolerzy:
/ - / Andrzej Witkowski
Doradca ekonomiczny

**Tekst ostateczny wystąpienia pokontrolnego z dnia 31 lipca 2015 r.
ujednociony na podstawie Uchwały Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej
Najwyższej Izby Kontroli z dnia 21 września 2015 r. Nr KPK-KPO.443.177.2015**

¹⁷Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.