



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.008.01.2022

Pan
Łukasz Bajgierowicz
Wójt Gminy Pysznica
ul. Wolności 322
37 – 403 Pysznica

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/077 – Zapewnienie trwałości inwestycji współfinansowanych środkami programów drogowych
w latach 2016-2021

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06
lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Gminy w Pysznicy, 37-403 Pysznicza ul. Wolności 322 (dalej Urząd)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Łukasz Bajgierowicz – Wójt Gminy Pysznicza, od 19.11.2018 r. W okresie objętym kontrolą, funkcję Wójta Gminy Pysznicza pełnił w okresie od 09.12.2014 r. do 18.11.2018 r., pan Tadeusz Bąk. (akta kontroli, str. 1-6)
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Działania na rzecz zachowania w stanie niepogorszonym użytkowanych dróg współfinansowanych środkami Programów drogowych w latach 2016-2021. 2. Sprawowanie nadzoru nad realizacją wybranej inwestycji drogowej oraz wykorzystaniem środków pozyskanych z Programów drogowych w latach 2016-2021.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2021, z uwzględnieniem zdarzeń z okresu wcześniejszego i późniejszego, jeżeli miały związek z zagadnieniami objętymi kontrolą NIK
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy o <i>Najwyższej Izbie Kontroli</i> ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Wilhelm Dmytrów, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/32/2022 z 23.03.2022 r. (akta kontroli, str. 7-8)

¹Ustawa z dnia 23.12.1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli* (Dz.U. z 2022 r. poz. 623).

Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, w Urzędzie prawidłowo stosowano instrumenty prawne chroniące zarządcę drogi przed niewłaściwym wykonaniem robót budowlanych przez wykonawcę. W umowach o realizację robót budowlanych zawierano postanowienia dotyczące okresów obowiązywania i warunków udzielania rękojmi za wady oraz gwarancji na zrealizowane roboty. Urząd wymagał od wykonawców robót wnoszenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, a także korzystał z uprawnienia do zatrzymywania części zabezpieczenia należytego wykonania umowy na czas obowiązującej gwarancji. W latach 2016 – 2021 Urząd prawidłowo ustanawiał i sprawował nadzór nad realizacjami robót budowlanych w ramach inwestycji drogowych i wykorzystywaniem środków pozyskanych z Programów drogowych. Przebieg procesów realizujących zadania inwestycyjne był zgodny z warunkami umów zawartych z wykonawcami robót, z postanowieniami umów o dofinansowaniu oraz z dokumentacją projektową i techniczną tych zadań.

W Urzędzie nie prowadzono „książek dróg” i „dzienników objazdu dróg” oraz nie dokumentowano przeprowadzania rocznych i pięcioletnich kontroli stanu dróg, wbrew wymogom wynikającym z art. 62 i art. 62a ustawy *Prawo budowlane*³.

II. Opis ustalonego stanu faktycznego

OBSZAR

1. Działania na rzecz zachowania w stanie niepogorszonym użytkowanych dróg współfinansowanych środkami Programów drogowych w latach 2016 – 2021.

Opis stanu faktycznego

1a. W Urzędzie, zadania związane z zarządzaniem siecią dróg samorządowych w zakresie ich budowy, modernizacji i utrzymania realizowane były w Referacie Inwestycji i Zamówień Publicznych⁴ (dalej Referat) - nadzorowanym przez Zastępcę Wójta – przez dwóch pracowników. W kontrolowanym okresie, odpowiedzialnym za zadania związane z:

- zarządzaniem siecią dróg gminnych, był jeden pracownik, zatrudniony na stanowisku inspektora (wykształcenie średnie zawodowe – technik mechanik), do którego zakresu czynności należało m.in.: podejmowanie niezbędnych działań dla utrzymania w należyłym stanie nawierzchni dróg, koordynowanie robót w pasie drogowym, prowadzenie numeracji oraz ewidencji dróg, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg, zlecanie wykonywania robót interwencyjnych i zabezpieczających, podejmowanie działań przeciwdziałających niszczeniu dróg, uczestnictwo w ustalaniu robót utrzymaniowych na drogach, przygotowywanie dokumentacji i rozliczeń inwestycji, oraz
- przeprowadzaniem postępowań w sprawach udzielania zamówień publicznych (w tym w zakresie wyboru wykonawców robót drogowych), był jeden pracownik, zatrudniony na stanowisku pracy do spraw inwestycji i zamówień publicznych (wykształcenie wyższe techniczne).

Pracownicy Referatu zatrudnieni na stanowiskach związanych z realizacją wyżej wymienionych zadań nie posiadali uprawnień budowlanych w specjalności

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Ustawa z dnia 07.07.1994 r. *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2021 r., poz. 2351).

⁴ W którym zatrudnionych było ogółem 3 pracowników.

drogowej, natomiast w toku pracy podnosili swoje kwalifikacje zawodowe poprzez uczestnictwo w branżowych seminariach, konferencjach, kursach i szkoleniach tematycznie zgodnych z wykonywanymi zadaniami.

(akta kontroli, str. 9-120)

1b. Według danych na dzień 31 grudnia, suma długości zarządzanej sieci drogowej wynosiła:

- w roku 2021: 69,33 km, w tym drogi bitumiczne – 46,174 km, drogi tłuczniowe – 19,156 km, drogi gruntowe – 4 km,
- w roku 2016: 67,41 km, w tym drogi bitumiczne – 42,114 km, drogi tłuczniowe – 17,296 km, drogi gruntowe – 8 km.

Pomiędzy rokiem 2016 a 2021, długość zarządzanej sieci drogowej wzrosła o 1,92 km. Zmianie uległa jej struktura w zakresie długości dróg: bitumicznych (wzrost o 4,06 km), tłuczniowych (wzrost o 1,86 km) oraz gruntowych (spadek o 4 km).

Wpływ na powyższe zmiany w zakresie długości i struktury dróg miało wykorzystanie przez Urząd dofinansowania z programów drogowych:

- w roku 2016: 43 000 zł z Funduszu Ochrony Gruntów Rolnych (dalej FOGR) oraz 81 275 zł dotacji celowej z budżetu państwa,
- w roku 2017: 37 000 zł z FOGR, 300 471 zł środki budżetu państwa, 40 000 zł Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, 467 20 zł z dotacji celowej w ramach programów finansowanych ze środków europejskich RPO WP na lata 2014 – 2020,
- w roku 2018: 55 000 zł z FOGR,
- w roku 2019: 75 000 zł z FOGR, 1 235 521 zł z Funduszu Dróg Samorządowych,
- w roku 2020: 447 167 zł z Funduszu Dróg Samorządowych oraz 68 488 zł z FOGR,
- w roku 2021: 65 000 zł z FOGR, 2 478 867 zł z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych oraz 390 658 zł z Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

(akta kontroli, str. 121-131)

1c. Łącznie w badanym okresie kwoty dochodów uzyskanych przez Urząd na finansowanie infrastruktury drogowej wyniosły: w rozdziale 60016 (drogi gminne) – 2 396 878,17 zł, w rozdziale 60017 (drogi wewnętrzne) – 1 693 367 zł oraz w rozdziale 60078 (usuwanie skutków klęsk żywiołowych) – 381 746 zł.

Ogółem kwota dochodów uzyskanych przez Urząd na finansowanie infrastruktury drogowej wyniosła 4 471 991,17 zł.

Łączne kwoty wydatków poniesionych przez Urząd na finansowanie infrastruktury drogowej w latach 2016 – 2021 wyniosły: w rozdziale 60014 (drogi powiatowe) – 2 989 807,52 zł, w rozdziale 60016 – 12 480 953,20 zł, w rozdziale 60017 – 7 633 587,54 zł oraz w rozdziale 60078 – 548 009,44 zł.

Ogółem kwota wydatków poniesionych na finansowanie infrastruktury drogowej wyniosła 23 652 357,70 zł.

(akta kontroli, str. 128-139)

1d. W latach 2016 – 2021, Urząd zrealizował łącznie 23 inwestycje drogowe, których:

- łączna długość odcinków drogowych wyniosła 29 769 m,
- wartość zadań ogółem wyniosła 8 602 315,24 zł, oraz

- wartość otrzymanych dofinansowań wyniosła 5 155 549,57 zł.

(akta kontroli, str. 128-131)

2. W wyniku analizy pięciu umów⁵ w sprawie realizacji zadań w zakresie remontu (dwie umowy) lub przebudowy (trzy umowy) odcinków drogowych dofinansowywanych środkami Programów drogowych, stwierdzono, że w umowach o realizację robót budowlanych, wykonawcy robót udzielili na zrealizowane roboty budowlane:

- rękojmi za wady, przez okres 60 miesięcy od dnia odbioru przedmiotu umowy, oraz
- gwarancji, przez okres 60 miesięcy od dnia odbioru przedmiotu umowy.

Przed zawarciem umów na roboty budowlane, wykonawcy wnieśli zabezpieczenia ich należytego wykonania w formie:

- ubezpieczeniowej gwarancji należytego wykonania i właściwego usunięcia wad (w czterech przypadkach), oraz
- bankowej gwarancji należytego wykonania umowy (w jednym przypadku).

Zabezpieczenia zostały faktycznie wniesione, a kwoty i terminy obowiązywania gwarancji były zgodne z postanowieniami umów o realizację robót budowlanych, w części dotyczącej warunków udzielonej gwarancji i wysokości ustalonego zabezpieczenia. W każdym z powyższych pięciu przypadków, Urząd skorzystał z uprawnienia do zatrzymania wartości 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy na czas obowiązującej gwarancji.

(akta kontroli, str. 140-271)

3a. Ewidencja sześciu dróg, na których - w kontrolowanym okresie - realizowano zadania w zakresie remontu lub przebudowy, objęta szczegółowym badaniem, nie miała urządzonych i prowadzonych ksiąg dróg i dzienników objazdów dróg.

(akta kontroli, str. 272-337)

3b. Urząd przeprowadzał kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich – mostów, przy udziale osób zewnętrznych posiadających w dacie przeprowadzania tych czynności uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności. Wyniki kontroli okresowych mostów były dokumentowane w formie „protokołów okresowej kontroli pięcioletniej – przeglądu podstawowego obiektu mostowego”.

Urząd nie posiadał protokołów dokumentujących przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg⁶.

(akta kontroli, str. 272-339)

3c. W trzech zbadanych umowach, których przedmiotem była usługa pełnienia nadzoru inwestorskiego w specjalności inżynierskiej drogowej, w jednym przypadku udział inspektora nadzoru w uczestniczeniu w przeglądach gwarancyjnych był wymagany, a w pozostałych dwóch umowach – nie był wymagany.

⁵ W tym umowa o wykonanie robót budowlanych, nr:

- RI.III.272.6.2021 z dnia 12.03.2021 r., na kwotę 1 987 084,69 zł (brutto),
- RI.III.271.2.14.2019 z dnia 28.08.2019 r., na kwotę 590 599,01 zł (brutto),
- RI.III.272.16.2020 z dnia 10.06.2020 r., na kwotę 633 110,88 zł (brutto),
- RI.III.272.2.33.2017 z dnia 04.12.2017 r., na kwotę 259 177,89 zł (brutto),
- RI.III.272.28.2021 z dnia 12.08.2021 r., na kwotę 1 636 632,53 zł (brutto).

⁶ O których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1-2 ustawy *Prawo budowlane*.

W pięciu zbadanych umowach w sprawie realizacji robót budowlanych udział inspektora nadzoru w uczestniczeniu w przeglądach gwarancyjnych nie był wymagany.

W przypadkach sześciu odcinków dróg poddanych szczegółowemu badaniu, Urząd realizował przeglądy gwarancyjne dróg, w których faktycznie uczestniczył inspektor nadzoru posiadający uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności. Przeglądy były dokumentowane w formie protokołów. W wyniku tych przeglądów nie stwierdzono wad zrealizowanych inwestycji drogowych.

W latach 2016 – 2021, nie wystąpił przypadek ujawnienia wad dróg wybudowanych przy udziale środków Programów drogowych.

(akta kontroli, str. 140-337, 340-357)

4a. Na sześciu odcinkach dróg objętych szczegółowym badaniem, o łącznej długości 12 020 m, nie stwierdzono degradacji tych dróg i jednocześnie w organizacji ruchu nie było ograniczeń dla ruchu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t.

Zastępca Wójta wyjaśnił, że zarówno na drogach objętych szczegółowym badaniem jak i na pozostałych drogach gminnych, w okresie przed, jak i po wydaniu przez TSUE wyroku⁷ z 21.03.2019 r. oraz po wprowadzeniu przepisów zmienionej ustawy o drogach publicznych⁸, które weszły w życie z dniem 13.03.2021 r., na drogach gminnych nie było ograniczeń dla ruchu pojazdów ciężarowych.

W wyniku analizy sześciu dokumentacji projektowych, w ich części „parametry techniczne inwestycji”, stwierdzono, że:

- w jednym przypadku dokumentacja zawierała parametr mówiący o projektowanej nośności, gdzie określono „dopuszczalny nacisk osi 80kN/oś”, oraz
- w pięciu przypadkach dokumentacja nie zawierała parametru określającego projektowaną nośność.

Zastępca Wójta odnosząc się do braku w dokumentacji projektowej parametrów określających projektowaną nośność, podał m.in., że *z badanych sześciu dokumentacji projektowych, cztery odnoszą się do remontów istniejących dróg, gdzie zakres zadania dotyczył odtworzenia stanu pierwotnego drogi, co nie miało wpływu na zmiany ich parametrów technicznych. Pozostałe dwie dokumentacje projektowe odnosiły się do przebudowy, gdzie ich zakres nie dotyczył jezdni (ich parametry techniczne pozostawały bez zmian). Element przebudowy dotyczył - w obydwu przypadkach - dołożenia do istniejących dróg chodnika. Wobec powyższego, omawiane inwestycje drogowe nie ingerowały w parametry techniczne dróg, w tym w zmianę dopuszczalnego nacisku osi, dlatego też w dokumentacjach projektowych wskazanie tego parametru nie było wymagalne.*

Wyjaśniając, jaka jest określona dopuszczalna rzeczywista masa pojazdów na sześciu odcinkach dróg gminnych poddanych szczegółowemu badaniu oraz dlaczego ten parametr nie został określony odpowiednimi znakami drogowymi w ich organizacji ruchu, Zastępca Wójta podał m.in., że:

- *za wyjątkiem drogi gminnej nr 101224R (gdzie występuje lokalne obniżenie masy całkowitej pojazdu do 3,5 t, w związku ze zlokalizowaniem w tym miejscu placu zabaw „Olszynki”) na pozostałym obszarze Gminy Pysznica występuje dopuszczalny ruch pojazdów o ich masie całkowitej do 10 t, z wyłączeniem*

⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21.03.2019 r. w sprawie C-127/17 (Dz. U. UE z 2019 r. str. 236).

⁸ Ustawa z dnia 18.12.2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r., poz. 54).

mieszkańców i zaopatrzenia, (...) który wynika stąd, że dojazdowe drogi powiatowe do obszaru Gminy, na każdym wlocie⁹ posiadają ograniczenie ruchu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 10 t.¹⁰ Nie ma możliwości dojazdu do obszaru Gminy drogami publicznymi z ominięciem tego ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Istniejąca organizacja ruchu na drogach wlotowych do obszaru Gminy stanowi dostateczną ochronę techniczną dróg gminnych i nie wymaga dodatkowego znakowania tych dróg znakami ograniczającymi dopuszczalny nacisk na osi.

(akta kontroli, str. 140-271, 354-390, 397-484)

4b. Urząd nie prowadził kontroli użytkowników dróg w zakresie sprawdzania masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze gminnej oraz nie zwracał się o przeprowadzenie takich kontroli do¹¹ Inspekcji Transportu Drogowego lub właściwych miejscowo jednostek Policji. Zastępca Wójta podał, że *nie występowały zdarzenia uzasadniające przeprowadzanie takich kontroli (nie wystąpiła degradacja, czy uszkodzenie dróg przyczynowo związane z naciskiem osi pojazdu) oraz, że na terenie zarządzanych jednostek gminnych, nie znajdowały się punkty wagowe do sprawdzania masy lub nacisku osi pojazdu. Urząd nie organizował takich punktów, ponieważ nie występowały takie potrzeby.*

Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego (dalej WITD) w udzielonej informacji podał m.in., że:

- WITD *przeprowadza kontrole ważeń w punkcie kontrolnym znajdującym się przy drodze wojewódzkiej 871 w Stalowej Woli pod wiaduktem na ul. Komisji Edukacji Narodowej (tj. na obszarze sąsiedniej gminy) . Punkt ten wyposażony jest w miejsce przystosowane do pomiarów mas pojazdów oraz nacisków osi i znajduje się na terenie zarządzanym przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich,*
- *w latach 2016 – 2021 inspektorzy WITD wielokrotnie patrolowali drogi znajdujące się na terenie Gminy Pysznica. Jednakże z analizy systemów zawierających zbiór wszystkich kontroli drogowych przeprowadzonych przez inspektorów WITD (CEN oraz Support) nie wynika, aby do zatrzymań pojazdów dochodziło na terenie Gminy Pysznica. Do zatrzymań i kontroli pojazdów dochodziło na drogach o innej kategorii.*

Komendant Powiatowej Policji w Stalowej Woli podał, że funkcjonariusze Komendy Powiatowej Policji w Stalowej Woli nie wykonywali kontroli w zakresie sprawdzania masy lub nacisku osi pojazdu, z uwagi na brak specjalistycznego sprzętu do weryfikacji tego rodzaju nieprawidłowości.

(akta kontroli, str. 9-55, 354-357, 391-396)

5. W oględzinach sześciu odcinków dróg objętych szczegółowym badaniem, stwierdzono, że:

a) na odcinku drogi gminnej nr 101220R (ul. Zadole) stwierdzono m.in.: *„od km 0 + 445 do km 0 + 589 strona lewa, występujące (nowe) korytka ściekowe betonowe o szerokości 0,55 m było częściowo zanieczyszczone. Od km 0 + 590 do km 0 + 700 strona prawa, istniejące (stare) korytka ściekowe było zanieczyszczone, zarośnięte trawą”.*

Odnosząc się do powyższego stanu rzeczy, Zastępca Wójta podał, że *w ramach bieżącego utrzymania dróg korytka ściekowe (nowe i stare) zostaną oczyszczone*

⁹ Łącznie istnieje 5 wlotów z dróg powiatowych do obszaru Gminy Pysznica.

¹⁰ Do wyjaśnienia:

- załączono mapę z zaznaczonymi wlotami z dróg powiatowych na teren Gminy Pysznica, oraz
- 13 fotografii, dokumentujących występowanie znaku drogowego B-18 (zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 10 t) na wszystkich pięciu wjazdach do Gminy Pysznica.

¹¹ W Gminie Pysznica nie została utworzona straż gminna.

z naniesionego piasku, liści i roślinności, w terminie do 15.06.2022 r., przez pracowników Urzędu,

b) na odcinkach dróg gminnych nr: 101224R (ul. Kaczyłów), 101242R (ul. Słoneczna), 101216R (ul. Kościelna) stwierdzono m.in.: „obustronne zniżenie poboczy o głębokości do około 0,1 m na całym odcinku (...) występujące wyboje (zagłębienia) w obrębie utwardzonego pobocza do 0,05 m (ul. Kaczyłów)” oraz „lokalne obustronne ubytki (zaniżenia) poboczy utwardzonych niesortem o głębokości od 0,03 m do 0,05 m (ul. Słoneczna i ul. Kościelna)”.

Odnosząc się do powyższych kwestii, Zastępca Wójta podał, że obustronne zniżenie poboczy na drodze nr 101224R (ul. Kaczyłów) występuje z uwagi na objeżdżanie przez pojazdy progu zwalniającego celem uniknięcia przez kierujących zmniejszenia prędkości i podbicia pojazdu na tymże progu. W związku z wprowadzoną obecnie zmianą do ustawy Prawo o ruchu drogowym, można oczekiwać zaniku takich niepożądanych manewrów kierowców.

Zniżenie poboczy na drogach nr 101242R (ul. Słoneczna), 101216R (ul. Kościelna) nastąpiło w czasie zwykłej (prawidłowej) eksploatacji drogi. Zastosowany materiał do konstrukcji poboczy tzw. niesort, naturalnie osiada. Proces ten nasila się w przypadkach najechania na pobocze pojazdem mechanicznym, co może mieć miejsce podczas manewru wymijania.

Wszystkie omawiane tutaj przypadki zaniżonych poboczy są objęte ochroną z tytułu gwarancji i w ramach tejże gwarancji wykonawca robót zostanie zobowiązany do uzupełnienia poboczy do poziomu nawierzchni jezdni wraz z ich uwałowaniem,

c) na odcinku drogi gminnej nr: 101242R (ul. Słoneczna), stwierdzono m.in.: „na km 0 + 525, pęknięcie poprzeczne jezdni na całej szerokości”.

Zastępca Wójta wyjaśnił, że w czasie wcześniejszych objazdów nie ujawniono wskazanego pęknięcia. Odnosząc się do przyczyny jego powstania, charakterystycznym jest to, że krawędzie owego pęknięcia odchyłone są do góry (na zewnątrz) co może sugerować jakieś zjawisko podpowierzchniowe (tektoniczne). Ten przypadek uszkodzenia jezdni jest objęty ochroną z tytułu gwarancji i w ramach niej, po ustaleniach z wykonawcą robót drogowych, pęknięcie zostanie uszczelnione asfaltem i zamknięte grysem bazaltowym oraz poddane dalszej obserwacji. Naprawę nawierzchni jezdni planujemy zrealizować do końca miesiąca czerwca br.,

d) na odcinku drogi gminnej (tłuczniowej) nr 101200R (Jastkowice), stwierdzono m.in. lokalne ubytki nawierzchni o głębokości od 2 cm do 3 cm w kilometrażu: km 3 + 300, km 3 + 500 oraz km 8 + 450.

Zastępca Wójta wyjaśnił, że te uszkodzenia jezdni są objęte ochroną z tytułu gwarancji i w ramach tejże, po ustaleniach z wykonawcą robót drogowych, zostaną uzupełnione kruszywem łamanym o odpowiedniej frakcji. Naprawę nawierzchni jezdni planujemy zrealizować do końca miesiąca czerwca br.

Nie stwierdzono innych uszkodzeń nawierzchni jezdni, nie występowały ubytki, spękania, koleiny, nierówności. Szerokości jezdni, chodników i poboczy odpowiadały szerokościom przewidzianym w dokumentacji projektowej. Nawierzchnie jezdni, chodników i poboczy wykonane były jednolicie z takich samych materiałów (np. masy bitumicznej, kostki betonowej, tłucznia). Krawędzie zewnętrzne jezdni z obydwu stron smarowane były asfaltem lub emulsją asfaltową. Nie stwierdzono uszkodzeń krawężników. Przepusty, rowy odwadniające, wpusty deszczowe oraz przykanaliki były drożne. Ustawione znaki drogowe były przewidziane w zatwierdzonym projekcie stałej organizacji ruchu. Znaki drogowe (pionowe i poziome) były widoczne. Występujące przejścia dla pieszych były prawidłowo oznakowane. Podczas oględzin nie stwierdzono dokonywania czynności

(lub obiektów), które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego i pieszych.

(akta kontroli, str. 358-375, 485-486, 626-627)

6. W okresie następującym po oddaniu do użytkowania odcinków drogowych, na których realizowane były inwestycje drogowe w latach 2016-2021 współfinansowane środkami Programów drogowych, nie stwierdzono¹² na nich wystąpienia zdarzeń drogowych (wypadków, kolizji) powodujących uszkodzenia lub zniszczenia gminnej infrastruktury drogowej.

Zastępca Wójta podał, że w latach 2016-2021 na terenie Gminy Pysznica nie wystąpiły zdarzenia drogowe (wypadki, kolizje) powodujące uszkodzenie lub zniszczenia gminnych dróg.

(akta kontroli, str.358-361, 487-488)

Od 01.08.2019 r. Urząd ubezpieczał mienie w zakresie obejmującym wszelkie ryzyka, w tym również uszkodzenie/zniszczenie infrastruktury drogowej.

Zastępca Wójta podał, że w okresie od 01.01.2016 r. do 31.07.2019 r. *Urząd nie wykupywał polis o tak szerokim zakresie ubezpieczenia, w związku z tym, że wcześniej nie występowały z takim nasileniem zjawiska „siły wyższej” (wichury, gradobicia, ulewy).*

(akta kontroli, str. 358-361, 487-506)

7a i 7d. W wyniku analizy treści biuletynu informacji publicznej Gminy Pysznica nie stwierdzono, by w okresie następującym po oddaniu do użytkowania sześciu odcinków drogowych objętych szczegółowym badaniem, na których realizowane były inwestycje drogowe w latach 2016-2021 współfinansowane środkami Programów drogowych, planowano i realizowano roboty drogowe powodujące konieczność rozebrania wykonanych nawierzchni jezdni lub chodników.

Nie było zaplanowanych realizacji tego rodzaju inwestycji w wieloletniej prognozie finansowej Gminy Pysznica.

W „Rejestrze decyzji pozytywnych o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego w latach 2016-2021” nie stwierdzono inwestycji zlokalizowanej na terenie obejmującym którychś z sześciu odcinków drogowych poddanych szczegółowemu badaniu, planowanej w okresie następującym po oddaniu ich do użytkowania.

(akta kontroli, str.507-574)

7b. Zrealizowane zadania inwestycyjne na sześciu odcinkach drogowych poddanych szczegółowemu badaniu, nie miały dofinansowania z programów z udziałem środków europejskich.

(akta kontroli, str. 128-131)

7c. W okresie objętym kontrolą, do Urzędu nie wpłynęły skargi lub wnioski dotyczące badanych inwestycji drogowych.

(akta kontroli, str. 575-591)

¹² Komendant Powiatowy Policji w Stalowej Woli podał, że na podstawie zapisów w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), w latach 2016 – 2021 na badanych odcinkach dróg, nie odnotowano zdarzeń drogowych, w których uszkodzeniu uległaby infrastruktura drogowa.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Przepisy § 9 ust. 1 pkt 1 i § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom¹³ (dalej rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg) określały, że ewidencja obejmuje m.in. książkę drogi, którą prowadzi właściwy zarządca drogi oddzielnie dla każdego odcinka.

W Urzędzie nie prowadzono książek dróg¹⁴, co Zastępca Wójta wyjaśnił następująco: *z informacji otrzymanych od pracownika z merytorycznego stanowiska do spraw infrastruktury technicznej wynika, że książki dróg nigdy nie były prowadzone wcześniej przed powołaniem mnie w dniu 01.12.2018 r. na stanowisko Zastępcy Wójta. Nie miałem wiedzy o takowej konieczności prowadzenia wyżej wymienionych ksiąg, co w najbliższym czasie zamierzam przekazać do realizacji.*

(akta kontroli, str. 272-337, 749)

2. Przepisy § 9 ust. 1 pkt 2 i § 11 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg określały, że ewidencja obejmuje m.in. dziennik objazdu dróg, który prowadzi właściwy zarządca drogi oddzielnie dla każdej kategorii drogi.

W Urzędzie nie prowadzono dzienników objazdów dróg, co Zastępca Wójta wyjaśnił, że *dotychczas nie prowadzono dzienników objazdów dróg z uwagi na fakt, iż nie było dotychczas takiej praktyki w Urzędzie.*

(akta kontroli, str. 272-337)

3. Przepisy art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 62 ust. 1 pkt 2 oraz art. 62 ust. 4 ustawy Prawo budowlane określały, że obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez zarządcę kontroli:

- okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego budowli oraz,

- okresowej, co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia.

Kontrole takie przeprowadzają osoby posiadające uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności.

Z kolei przepisy art. 62a¹⁵ ust. 1 i art. 64 ust. 3 te same ustawy stanowiły, że z powyższych kontroli okresowych, osoba je przeprowadzająca sporządza protokół, a protokoły kontroli są dołączane do książki obiektu budowlanego.

W kontroli ustalono, że Urząd nie posiadał protokołów z przeprowadzanych okresowych kontroli stanu dróg.

W wyjaśnieniu będącym odpowiedzią na pytanie: czy Urząd przeprowadzał okresowe kontrole stanu dróg z uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego?, Zastępca Wójta podał m.in., że *okresowe kontrole stanu dróg były wykonywane podczas wizyt w terenie, związanych z otrzymanymi sygnałami*

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16.02.2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. z roku 2005, Nr 67, poz. 582).

¹⁴ Również nie prowadzono książek obiektu budowlanego, o których mowa w art. 64 ustawy Prawo budowlane.

¹⁵ Obowiązujący od 19.09.2020 r. zgodnie z ustawą z dnia 13.02.2020 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z roku 2020, poz. 471).

od mieszkańców Gminy, czy też z własnej inicjatywy, np. po sezonie zimowym¹⁶, po wystąpieniu ekstremalnych zjawisk atmosferycznych (przypadki obfitych opadów, lokalnych podtopień, itp.). Ponadto, podczas innych wizyt w terenie (innych przejazdów drogami będącymi w zarządzie Gminy) poddawano obserwacji i ocenie stanu technicznego drogi. Wyniki realizowanych w powyższy sposób okresowych kontroli dróg co do zasady nie były odrębnie dokumentowane. Częstotliwość tych kontroli nie była wskazana w żadnym dokumencie, nie mniej kontrole stanu wszystkich dróg gminnych (publicznych i wewnętrznych) odbywały się co najmniej jeden raz w roku po sezonie zimowym. Kontrole te przeprowadzane były przez pracownika merytorycznego tut. Urzędu, nie posiadającego uprawnień budowlanych w zakresie budownictwa drogowego oraz nie posiadającego zaświadczenia o przynależności do samorządu zawodowego. Nie mniej, pracownik ten posiada około 28 lat stażu na zajmowanym stanowisku pracy i w tym okresie ukończył szereg szkoleń i kursów z branży budowlanej i drogownictwa.

(akta kontroli, str. 272-339)

OCENA CZĄSTKOWA

W ocenie NIK, Urząd rzetelnie zabezpieczał w zawartych umowach realizację robót drogowych przed niewłaściwym wykonaniem poprzez zastosowanie odpowiednich instrumentów ochrony prawnej.

Urząd nie prowadził księzek dróg i dzienników objazdów dróg, wbrew postanowieniom art. 62 i art. 62a ustawy *Prawo budowlane*. W Urzędzie nie dokumentowano przeprowadzenia objazdów dróg oraz ustaleń dokonanych w ich wyniku. Nie dokumentowano również w formie protokołów przeprowadzania rocznych kontroli stanów dróg w zakresie ich stanu technicznego oraz pięcioletnich kontroli stanu dróg w zakresie ich stanu technicznego a także przydatności do dalszego użytkowania. W ocenie NIK, brak udokumentowania wyników objazdów dróg nie zapewniał odpowiedniej ochrony trwałości inwestycji drogowych, w tym zrealizowanych przy udziale środków Programów drogowych.

OBSZAR

2. Nadzór nad realizacją inwestycji drogowej i wykorzystaniem środków pozyskanych z Programów drogowych w latach 2016 - 2021

Opis stanu faktycznego

1.a i 1.c. Inwestycja¹⁷ p.n. „Remont drogi gminnej 101200R¹⁸ w Jastkowicach” (odcinek Ludian – Lipowiec – Kochany – Dębowiec) na działkach nr ewidencyjny: 4059/1, 4055/2, 4053, 3456, 4052 – nie wymagała decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast – zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt 2 ustawy *Prawo budowlane* - wymagała zgłoszenia¹⁹ wykonywania robót budowlanych polegających na remoncie budowli, której budowa wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

¹⁶ Do wyjaśnienia załączono trzy notatki służbowe z dni: 11.02.2020 r., 10.02.2021 r., 16.02.2022 r., dokumentujące dokonany przez Zastępcę Wójta i inspektora z Urzędu, objazdy dróg na terenie Gminy Pysznica, w wynikach których typowano odcinki dróg do remontów lub przebudowy. W objeździe dróg nie uczestniczyła osoba posiadająca uprawnienia budowlane o odpowiedniej specjalności.

¹⁷ O wartości 1 636 632,53 zł (brutto), dofinansowana z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i z Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

¹⁸ To droga o nawierzchni tłuczniowej z pobocznymi z niesortu.

¹⁹ O którym mowa w art. 30 *Prawa budowlanego*.

Urząd posiadał dokumenty²⁰ umożliwiające rozpoczęcie inwestycji w zakresie realizacji robót budowlanych, w terminach określonych w umowie o dofinansowanie zadania.

(akta kontroli, str. 468-484, 594-596)

1b. W umowie o realizację robót budowlanych, zawartej z wykonawcą robót w dniu 12.08.2021 r., w § 1 ust. 5 pkt 1 określono, że wykonawca zobowiązany będzie do „przejęcia terenu robót”, bez wskazania terminu. Faktyczne przekazanie wykonawcy dokumentacji projektowej i placu budowy nastąpiło w dniu 23.08.2021 r. (co zostało stwierdzone protokołem przekazania).

Rozpoczęcie robót budowlanych nastąpiło w dniu 01.04.2021 r., tj. w okresie ważności²¹ dokonanego zgłoszenia (którego termin upływał 31.03.2024 r).

(akta kontroli, str. 239-250, 256, 468-484, 592-593)

1d. W § 8 ust. 3 umowy w sprawie udzielenia dofinansowania z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg dla rocznego zadania gminnego, zawartej w dniu 02.09.2021 r. pomiędzy Wojewodą Podkarpackim, a Gminą Pysznica (zwaną w tejże umowie Samorządem), postanowiono m.in., że umowa wygasa z mocy prawa, jeśli Samorząd nie rozpocznie w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia: robót budowlanych w celu realizacji zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie lub postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację tego zadania. Roboty budowlane faktycznie zostały rozpoczęte²² w dniu 23.08.2021 r.

(akta kontroli, str. 238-271, 594-595, 683-693)

2a. – 2c. Dla realizowanej inwestycji ustanowiono inspektora nadzoru inwestorskiego.

W § 1 ust. 6-7 umowy z dnia 12.08.2021 r. w sprawie usługi pełnienia nadzoru inwestorskiego ustalono *co najmniej 4 pobyty w tygodniu inspektora nadzoru na budowie w okresie realizacji zadania inwestycyjnego. Ponadto na wezwanie zamawiającego/wykonawcy, inspektor nadzoru miał być dostępny na budowie w terminie 3 godz. od otrzymania wiadomości o potrzebie jego pobytu. Liczba pobytów inspektora nadzoru na budowie miała zapewnić prawidłowy nadzór nad przebiegiem robót oraz miała wynikać z bieżących potrzeb.*

Ustalono²³, że w każdym tygodniu trwania robót budowlanych, inspektor nadzoru był obecny na placu budowy co najmniej czterokrotnie.

Poszczególne etapy robót, w tym roboty zanikające²⁴ i ulegające zakryciu²⁵, podlegały odbiorowi²⁶ przez inspektora nadzoru.

²⁰ W szczególności, Urząd w dniu 30.07.2020 r. dokonał zgłoszenia robót budowlanych do Starosty Stalowowolskiego, a w dniu 05.08.2020 r. Starosta Stalowowolski zaświadczył „że nie zgłasza sprzeciwu (to element procedury określony w m.in. przepisie art. 30 ust. 5 *Prawa budowlanego*).

²¹ Zgodnie z art. 30 ust. 5b *Prawa budowlanego* utrata ważności zgłoszenia następuje w przypadku nierozpoczęcia wykonywania robót budowlanych przed upływem 3 lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia.

²² W umowie o wykonanie robót budowlanych nie określono terminu rozpoczęcia tych robót. W § 4 ust. 1 tejże umowy określono jedynie: *termin wykonania zamówienia: do 112 dni od daty zawarcia umowy*. Stąd, realny termin rozpoczęcia robót budowlanych ustalono na podstawie „Zestawienia wizyt w ramach nadzoru inwestorskiego”.

²³ Na podstawie „Zestawienia wizyt w ramach nadzoru inwestorskiego” prowadzonego przez inspektora nadzoru, będącego częścią dokumentu kolaudacyjnego (kontroli wykonania robót budowlanych w celu sprawdzenia ich zgodności z planem i kosztorysem).

²⁴ To takie, które są konieczne dla wykonania robót podstawowych, lecz mają charakter tymczasowy i po wykonaniu robót podstawowych są usuwane (demontowane), jak np. deskowanie stropu, czy rusztowanie podczas ocieplania.

Dokumentacja²⁷ przetargowa nie zawierała zapisów dotyczących warunków pogodowych oraz dokumentacja z przebiegu robót budowlanych nie zawierała adnotacji odnoszących się do nich.

Zastępca Wójta podał, że Urząd nie zlecał dodatkowych badań jakości wykonanej nawierzchni remontowanego odcinka drogi i użytych do niej materiałów. Jakość zrealizowanego remontu oceniana była na podstawie deklaracji właściwości użytkowych (bądź krajowej oceny technicznej) materiałów wbudowanych w drogę oraz pełnienie nadzoru inwestorskiego w specjalności inżynierii drogowej.

Wbudowane w drogę materiały odpowiadały założeniom projektowym, a ich jakość dokumentowana była m.in.:

- deklaracjami właściwości użytkowych materiałów wbudowanych w remontowaną drogę (np. producenta kruszywa do niezwiązanych i związanych hydraulicznie materiałów stosowanych w budownictwie drogowym, producenta kruszywa z żużla hutniczego, producenta kruszywa do mieszanek bitumicznych, producenta kruszywa drobnego do powierzchniowych utrwaleń stosowanych na drogach, producenta ścianek oporowych do rur o średnicy 300 – 1200 mm),
- krajowymi deklaracjami właściwości użytkowych (np. producenta rur z tworzyw sztucznych do przepustów drogowych, producenta rury Pecor Optima²⁸ w zakresie średnic 200 – 1400 mm),
- krajową oceną techniczną (np. rur i kształtków z polietylenu i polipropylenu do przepustów drogowych oraz do osłony przewodów i kabli),
- kartami technicznymi ścianek oporowych przepustów rurowych.

Urząd oraz inspektor nadzoru nie zgłaszali uwag odnośnie jakości wykonanych robót i wbudowanych materiałów.

(akta kontroli, str. 350-353, 594-625)

3. Umowa o wykonanie robót budowlanych²⁹ w dacie zawarcia określała termin wykonania jako „do 112 dni od daty zawarcia umowy”, co wskazuje na termin zakończenia robót w dniu 02.12.2021 r.

W spisanim w dniu 22.11.2021 r. protokole konieczności, komisja (w składzie: Zastępca Wójta, Inspektor z Urzędu oraz inspektor nadzoru inwestorskiego) zapoznała się ze stanem zaawansowania robót i informacją geodety³⁰, który w imieniu wykonawcy wytyczał obiekt w terenie, że podczas czynności wytyczania punktów granicznych stwierdzono rozbieżności pomiędzy przebiegiem drogi w terenie, a mapą ewidencyjną, na długości 610 m, tj. od km 7 + 610 do km 8 + 220. Komisja stwierdziła, że do czasu uregulowania stanu prawnego (własnościowego), brak jest możliwości wytyczenia drogi na wskazanym odcinku. Komisja zaproponowała wyłączenie z realizacji tego odcinka, sporządzenie przedmiaru robót zgodnego z pozycjami dokumentacji projektowej ujętymi w przekroju konstrukcyjnym

²⁵ To takie, których efekty pozostają w obiekcie, lecz po wykonaniu kolejnych robót przestają być widoczne (np. zbrojenie konstrukcji po jej zabetonowaniu, obsypanie zaizolowanych fundamentów ziemią).

²⁶ W tym odbiory:

- robót zanikających z dni: 08.09.2021 r., 15.09.2021 r., 23.09.2021 r., dotyczące m.in. wykonania koryta i zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne, wykonanie warstwy odsączającej,
- robót ulegających zakryciu z dni: 12.10.2021 r., 14.10.2021 r., 27.10.2021 r., 04.11.2021 r., 05.11.2021 r., 03.12.2021 r., dotyczące m.in. wykonania warstw odsączających, wykonania dolnej podbudowy z kruszywa.

²⁷ Dostępna na stronie internetowej <https://miniportal.uzp.gov.pl/Postepowania/9e4461b5-eea7-4231-a500-f629313fc6f0>.

²⁸ Stosowanymi jako przepusty do przeprowadzania cieków wodnych i jako przepusty ekologiczne dla małych zwierząt pod nasypami drogowymi.

²⁹ Zawarta z wykonawcą robót w dniu 12.08.2021 r.

³⁰ Którego udział przewidziany był w kosztorysie ofertowym, w pozycji „Roboty pomiarowe przy liniowych robotach ziemnych – trasa dróg w terenie równinnym. Wytyczenie i inwentaryzacja powykonawcza”.

na tym odcinku oraz dokonanie aneksu do umowy o wykonanie robót zmniejszającego wynagrodzenie wykonawcy. Podstawą zmniejszenia wynagrodzenia był kosztorys przedstawiony przez wykonawcę według stawek zgodnych z kosztorysem ofertowym przedłożonym do przetargu.

Wykonawca robót pismem z dnia 24.11.2021 r., zwrócił się do Urzędu o przesunięcie terminu wykonania robót do dnia 31.12.2021 r. Wniosek swój uzasadnił *wystąpieniem na początku realizacji umowy, wielu niejasności związanych z lokalizacją i współrzędnymi punktów głównych trasy drogi. Skutkowało to brakiem możliwości prowadzenia robót i innych czynności przewidzianych umową, co spowodowało niezawinione i niemożliwe do uniknięcia opóźnienia.*

W aneksie nr 1 do umowy o wykonanie robót budowlanych z dnia 26.11.2021 r., zmniejszono wynagrodzenie wykonawcy³¹ oraz określono termin wykonania zamówienia jako „do 127 dni od daty zawarcia umowy” (tj. do dnia 17.12.2021 r.).

Wykonawca pismem z dnia 17.12.2021 r., zgłosił gotowość do odbioru końcowego oraz dostarczył do Urzędu dokumenty³² niezbędne do prawidłowego ostatecznego odbioru robót. Ostatecznego odbioru robót dokonano 29.12.2021 r., w formie protokołu. W ramach tego odbioru dokonano:

- przeglądu wykonanych robót,
- oceny wykonanych robót poprzez: przegląd wykonanych robót, zapoznanie się z jakością wykonanych robót na podstawie operatu kolaudacyjnego, dokumentów, pomiarów,
- sprawdzenia zgodności wykonanych robót z dokumentacją projektową i umową w sprawie robót budowlanych.

W protokole ostatecznego odbioru robót nie stwierdzono wad oraz podano m.in., że roboty zostały wykonane zgodnie z umową, projektem budowlanym, warunkami zgłoszenia na budowę. Ponadto, przyjęto zapis, że *w przypadku wystąpienia w okresie gwarancyjnym, który trwa do 29.12.2026 r. wad Gmina Pysznica niezwłocznie zawiadomi wykonawcę robót i inspektora nadzoru, celem ich usunięcia zgodnie z umową.*

(akta kontroli, str. 239-250, 256-258, 592-680)

4. Remontem objęta była droga gminna klasy „D”, o nawierzchni tłuczniowej wraz z poboczami. Na odcinku objętym zadaniem występował teren płaski, w przeważającej części był to teren leśny. Na odcinku nie było oświetlenia ulicznego, chodnika, zatok autobusowych. Nie występowały urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, bariery, balustrady, słupki blokujące, inne. Projekt przewidywał powierzchniowy spływ wód opadowych i roztopowych, za pomocą spadków poprzecznych (przekrój daszkowy o 2% spadku) do gruntu w obrębie pasa drogowego i do przydrożnych rowów. Do podstawowych parametrów technicznych inwestycji należały:

- kategoria obciążenia ruchem – KR 1-2,
- szerokość jezdni 3,5 m,
- szerokość poboczy 0,75 m,

³¹ W oparciu o kosztorys robót zaniechanych.

³² Były to dokumenty wymienione w szczegółowej specyfikacji technicznej, w tym m.in.: obmiar powykonawczy i kosztorys powykonawczy (obydwa dokumenty zostały zatwierdzone przez inspektora nadzoru), szczegółową specyfikację techniczną oraz oświadczenie kierownika budowy, że inwestycja została wykonana w terminie, zgodnie z dokumentacją techniczną, przepisami prawa i obowiązującymi normami technicznymi, deklaracje zgodności i certyfikaty zgodności wbudowanych materiałów, protokoły odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu.

- długość odcinka 9468 m.

Według założenia projektu technicznego, w przekroju konstrukcyjnym:

- warstwa wierzchnia jezdni podbudowana jest kruszywem łamanym, o frakcji 0 – 31,5, o grubości 12 cm (na odcinku od km 0 + 000 do km 4 + 290) oraz 15 cm (na odcinkach: od km 4 + 290 do km 7 + 610 i od km 8 + 220 do km 10 + 078),
- warstwa pobocza obustronnie podbudowana jest kruszywem niesortem, na całym odcinku.

Wykonywany w trakcie oględzin:

- 1) dziesięciokrotny³³ pomiar szerokości jezdni i poboczy wykazywał odpowiednio wyniki około 3,50 m i 0,75 m,
- 2) czterokrotny³⁴ pomiar spadków poprzecznych jezdni (za pomocą łąty aluminiowej i poziomicy) wykazywał różnicę wysokości około 4 cm od osi drogi do krawędzi drogi, co stanowi około 2% spadku,
- 3) pomiar grubości warstw jezdni i poboczy metodą odkrywkową, wykazał, że:
 - a) grubość warstwy wierzchniej jezdni wynosiła około 12 cm, a grubość warstwy wierzchniej poboczy wynosiła około 15 cm (pięciokrotny pomiar wykonany w kilometrażu: km 0 + 020, km 0 + 400, km 1 + 000, km 1 + 600, km 3 + 100),
 - b) grubość warstwy wierzchniej jezdni wynosiła około 15 cm i grubość warstwy wierzchniej poboczy wynosiła około 15 cm (trzykrotny pomiar wykonany w kilometrażu: km 4 + 700, km 7 + 270, km 8 + 900).

Nawierzchnia jezdni wykonana była z kamienia łamanego (tłucznia) o frakcji 0 – 31,5. Pobocza wykonane były z kruszywa niesortu. Istniejące urządzenia odwadniające (przepusty, rowy) były drożne. W granicach pasa drogowego nie rosły drzewa wymagające usunięcia.

Inwestycja zrealizowana zgodnie z projektem w zakresie widocznych elementów drogi. Nie stwierdzono odstępstw od dokumentacji projektowej i umowy o wykonanie robót budowlanych.

(akta kontroli, str. 239-250, 256-258, 468-484, 681-682)

5. Termin realizacji zadania był zgodny z warunkami umowy o wykonanie robót budowlanych. Zadanie zrealizowano w terminie³⁵ określonym w umowie w sprawie *udzielenia dofinansowania z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg dla rocznego zadania gminnego*, zawartej w dniu 02.09.2021 r. pomiędzy Wojewodą Podkarpackim, a Gminą Pysznica.

(akta kontroli, str. 239-250, 256-258, 468-484, 683-693)

6. Zadanie inwestycyjne prowadzone było w procedurze remontu, w której nie występuje element zawiadomienia organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy.

(akta kontroli, str. 238-271, 468-484)

7. Otrzymana pomoc finansowa w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 786 236 zł (co stanowiło 50 % wartości zadania inwestycyjnego) została

³³ Pomiar dokonywano w kilometrażu: 0 + 020, 0 + 400, 1 + 000, 1 + 600, 3 + 100, 4 + 350, 4 + 700, 5 + 500, 7 + 270, 8 + 900.

³⁴ Pomiar wykonano w kilometrażu: 1 + 600, 4 + 800, 7 + 270, 8 + 900.

³⁵ W umowie o dofinansowanie, termin zakończenia rzeczowego realizacji zadania określono w § 2 ust. 2 pkt 1, jako „grudzień 2021 r.”.

wykorzystana w całości zgodnie z przeznaczeniem oraz została rozliczona w formie i terminie³⁶ określonym w umowie o dofinansowanie.

W § 4 ust. 7 umowy o dofinansowanie postanowiono, że brak zgłoszenia przez Wojewodę uwag do rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym, w terminie 30 dni od daty jego przedłożenia, oznacza zatwierdzenie rozliczenia. Skarbnik Gminy Pysznica oświadczyła, że w związku z przedłożonym rozliczeniem dofinansowania ze środków RFRD, Gmina Pysznica nie otrzymała uwag od Wojewody.

(akta kontroli, str. 683-718)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Urząd realizował inwestycje drogowe zgodnie z ich dokumentacją techniczną, z zachowaniem terminów określonych w umowach o dofinansowanie oraz rzetelnie nadzorował przebieg robót budowlanych. Ustanowiony nadzór inwestorski nad realizacją robót budowlanych sprawowany był w sposób przewidziany w specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych oraz w umowie dotyczącej usługi pełnienia nadzoru inwestorskiego. Urząd dotrzymał warunków i terminów rozliczenia zadania określonych w umowie o dofinansowanie oraz rzetelnie sporządził jego rozliczenie.

III. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli na podstawie art. 53 ust. 1 pkt. 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

1. Założenie i prowadzenie „książek dróg” i „dzienników objazdu dróg”, o których mowa w § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. z roku 2005, Nr 67, poz. 582).
2. Wykonywanie i dokumentowanie kontroli okresowych dróg zgodnie z przepisami art. 62 i art. 62a ustawy Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r., poz. 2351).

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia

³⁶ W § 4 pkt 8 umowy o dofinansowanie określono m.in., że Samorząd zobowiązany jest do przedłożenia Wojewodzie rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym w terminie do 30 dni od dnia, w którym dokonana została ostatnia płatność w ramach zadania. Ostatnie płatności miały miejsce 30.12.2021 r., a rozliczenie dotacji nastąpiło w dniu 31.01.2022 r. (gdzie 29-30.01.2022 r. to były odpowiednio sobota i niedziela).

pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Rzeszowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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.

Rzeszów, 14 czerwca 2022 r.

Kontroler
Wilhelm Dmytrów
Główny specjalista kontroli
państwowej

/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie
Dyrektor
Wiesław Motyka

/-/