



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Rzeszowie

LRZ – 4110-03-01/2013
R/13/028

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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 kontroli

Numer i tytuł kontroli

R/13/028 – Prawidłowość działań Starosty Powiatu Mieleckiego, dotyczących wyboru koncepcji budowy mostu przez rzekę Wisłokę wraz z drogą dojazdową.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie

[Kontroler]

Marian Skrabalak, Główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86286 z dnia 13 maja 2013 r.

(dowód: akta kontroli str. 1,2)

Jednostka
kontrolowana

Starostwo Powiatowe w Mielcu, ul. Sękowskiego 2 b, 39-300 Mielec.

Kierownik jednostki
kontrolowanej

Andrzej Chrabąszcz, Starosta Powiatu Mieleckiego.

(dowód: akta kontroli str.3,4)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

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

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła, że koncepcję budowy mostu przez rzekę Wisłokę wraz z drogą dojazdową wyrażano w sposób wariantowy, który poddany został ocenie wielokryterialnej, z zachowaniem konsultacji społecznych. Dokonany wybór koncepcji stanowił etap wstępny do starań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji na środowisko oraz o włączenie inwestycji do budżetu wojewódzkiego, z zapewnieniem funduszy pomocowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Zakres różnic w poszczególnych wariantach koncepcji lokalizacji budowy mostu na rzece Wisloce oraz drogi dojazdowej.

Opis stanu
faktycznego

Na zlecenie Powiatu Mieleckiego opracowana została w listopadzie 2012 r. analiza koncepcji czterech wariantów, z dwoma podwariantami, budowy drogi dojazdowej do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę, zwana dalej „analizą”.

W analizie zamieszczono porównania i oceny poszczególnych wariantów, wraz z podwariantami. Podstawę prac projektowych stanowiła umowa nr PM-D/01/12 z dnia 3 sierpnia 2012 r., zawarta pomiędzy Powiatem Mieleckim, a Biurem Projektowym „KLOIDA”, Sp. j. w Krakowie.

W założeniach Powiatu Mieleckiego, celem budowy drogi jest poprawa warunków ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu poprzez kształtowanie infrastruktury o wysokim poziomie bezpieczeństwa z równoczesnym ograniczeniem ryzyka zdarzeń drogowych w centrach miejscowości oraz ograniczenie negatywnych wpływów drogi

na otaczające tereny dzięki wprowadzeniu ruchu dojeżdżającego do strefy przemysłowej Mielca poza obszary najbardziej wrażliwe na oddziaływania drogi. Poprzez tę inwestycję zamierzono zapewnić usprawnienie dojazdu do strefy przemysłowej Mielca poprawiając w ten sposób warunki życia mieszkańców, a także uatrakcyjnić obszar strefy w celu tworzenia warunków do powstawania nowych miejsca pracy.

Wg analizy, obszarem planowanej inwestycji jest powiat mielecki, obejmujący gminy wiejskie: Wadowice Górne, Czermin, Mielec oraz miasto Mielec, zaś podstawowym celem inwestycji jest poprawa warunków ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy płynności i zmniejszenia ruchu w strefie przemysłowej Mielca.

W sporządzonej analizie, oprócz lokalizacji i celu zadania inwestycyjnego, wykazano uwarunkowania realizacyjne oraz zaprojektowano poszczególne warianty wraz z tzw. podwariantami. Wszystkie zawarte tam rozwiązania swój początek odnoszą do drogi wojewódzkiej nr 984 na granicy Gminy Mielec i Gminy Wadowice Górne. Trasy poszczególnych wariantów przebiegają głównie po terenach gminy Mielec i Miasta Mielec, a w szczególności przez obszar miejscowości: Chorzelów, Książnice, Mielec, Podleszany, Piątkowiec, Rzędzianowice, Stara Wieś, Wola Mielecka, Złotniki. Projektowane końce tras wg poszczególnych wariantów znajdują się w mieście Mielec, odpowiednio dla wariantu I, z podwariantami I a i I b – na ul. Kosmonautów, wariantu II i III – na skrzyżowaniu ul. Sienkiewicza z ul. Traugutta, oraz wariantu IV – na skrzyżowaniu ul. Wojsławskiej z ul. Witosa. Każde rozwiązanie przewiduje budowę mostu na rzece Wisłoce oraz tożsame założenia i parametry co do: jezdni, chodników, spadków i opasek związanych z bezpieczeństwem i ściekami przy krawężnikach.

Wg analizy, rzeczowy zakres poszczególnych wariantów i podwariantów jest zróżnicowany, tak co do zakresu robót oraz powierzchni terenów przeznaczonych do wykupu, jak również liczby obiektów do wyburzenia, co wyrażono w poniższym zestawieniu.

Wyszczególnienie	Wariant I	Pod wariant Ia	Pod wariant Ib	Wariant II	Wariant III	Wariant IV
Roboty budowlane:	X	X	X	X	X	X
-długość trasy (m)	9.732	10.230	11.497	7.847	8.157	7.562
-długość mostu (m)	540	510	510	480	480	460
-liczba skrzyżowań (szt)	6	6	6	6	6	5
-długość dróg serwisowych (m)	4.530	4.760	5.654	4.070	4.650	5.800
-ekrany akustyczne (m)	2.495	2.394	2.113	3.115	2.565	900
-długość proj. kanalizacji deszczowej (m)	6.550	6.550	6.550	3.788	4.167	3.131
-długość projektowanego oświetlenia drogowego (m)	3.682	3.682	3.682	3.444	4.047	1.742
-liczba przebudowanych słupów energii elektrycznej WN (szt)	0	0	0	6	5	4
-długość przebudowanych pozostałych sieci elektrycznych (m)	2434	2.140	2.100	2.295	1.648	1.145
-długość przebudowanych sieci teletechnicznych (m)	618	466	616	780	779	292
-długość przebudowanych sieci gazowych (m)	726	671	681	704	684	170
-długość przebudowanych sieci wodociągowych (m)	534	561	849	1.050	1.035	110
Wykup terenu:						

-działki budowlane (ha)	1,01	0,78	0,98	0,87	0,71	0,35
-działki rolne (ha)	34,27	36,02	40,52	16,90	25,49	22,59
Wyburzenia:						
-budynki mieszkalne (szt)	2	2	3	1	2	2
-budynki gospodarcze (szt)	3	4	5	1	3	2
-budynki z działalnością gospodarczą (szt)	1	-	-	-	-	-
-garaże (szt)	-	-	-	14	14	-

Podane w analizie rozwiązania wskazują, że najkrótszą długość trasy przewidziano w wariantie IV, tj. 7.562 m, zaś najdłuższą – w wariantie Ib, która wynosi 11.497 m. Również najkrótszy most wskazano w wariantie IV, tj. 460 m, zaś najdłuższy – w wariantie I, wynoszący 540 m.

Wg analizy przeznaczone do wykupu działki budowlane o najmniejszej powierzchni wskazano w wariantie IV, tj. 0,35 ha, zaś działki budowlane o największej powierzchni w wariantie I – 1,01 ha. W przypadku działek rolnych, najmniejszą ich powierzchnię wskazano w wariantie II, tj. 16,90 ha, zaś największą powierzchnię tych działek w wariantie Ib – 40,52 ha.

W analizie wskazano w wariantie II najmniejszą liczbę budynków do wyburzenia, tj. 1 mieszkaniowy i 1 gospodarczy, zaś w wariantie Ib największą liczbę budynków do wyburzenia – 3 mieszkaniowe i 5 gospodarczych.

(dowód: akta kontroli str. 5-106)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zakresie zlecenia i sporządzenia zróżnicowanych wariantów koncepcji lokalizacji i budowy mostu na rzece Wisłóce oraz drogi dojazdowej.

2. Sposób wyliczenia i poziom kosztów finansowych i społecznych budowy mostu i drogi dojazdowej, wg poszczególnych wariantów koncepcji).

Opis stanu faktycznego

Poziom kosztów finansowych i społecznych budowy mostu i drogi dojazdowej wyliczono w analizie we wszystkich fazach procesu inwestycyjnego poszczególnych wariantów. Wyliczeń dokonano szacunkowo w dostosowaniu do etapu opracowania inwestycji, z zaznaczeniem że wymagają one dalszego uściślenia w fazach przygotowania inwestycji do realizacji.

Wg analizy, koszty przedmiotowej inwestycji w poszczególnych wariantach i podwariantach określono na zróżnicowanym poziomie, tak co do finansowego zakresu robót i usług oraz kosztu wykupu terenów i wypłaty odszkodowań za obiekty przeznaczone do wyburzenia, co wyrażono w poniższym zestawieniu.

/w złotych/

Wyszczególnienie	Wariant I	Pod wariant la	Pod wariant lb	Wariant II	Wariant III	Wariant IV
1.Roboty budowlane	156.392.515	154.751.582	162.104.940	142.261.848	142.540.538	101.319.044
2.Dokumentacja planistyczno-projektowa	3.909.813	3.868.790	4.052.624	3.556.546	3.563.513	2.532.976
3.Nadzór i pomoc techniczna	3.714.322	3.675.350	3.849.992	3.378.719	3.385.338	2.406.327
4.Koszty nieprzewidziane	10.947.476	10.832.611	11.347.346	9.958.329	9.977.838	7.092.333
Razem (1-4)	174.964.126	173.128.332	181.354.902	159.155.442	159.457.227	113.350.681
5.Wykup terenu	2.206.920	2.286.920	2.456.920	1.854.990	1.382.566	628.070
6.Odszkodowanie za wyburzenia	2.470.000	940.000	1.020.000	221.000	1.001.000	430.000
Razem (5-6)	4.676.920	3.226.920	3.476.920	2.075.990	2.383.566	1.058.070
Łącznie (1-6)	179.641.046	176.355.252	184.831.822	161.231.432	161.850.793	114.408.751

Wg zawartych w analizie wyliczeń, najniższy koszt budowy mostu i drogi wraz z kosztami wykupu terenów oraz wypłatą odszkodowań za wyburzone obiekty przewidziano w wariantcie IV, tj. w wysokości 114.408.751 zł, zaś najwyższy – w wariantcie lb, tj. w wysokości 184.831.822 zł.

(dowód: akta kontroli str. 5-106)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zakresie sposobu wyliczenia kosztów finansowych i społecznych budowy mostu i drogi dojazdowej.

3. Tryb i uzasadnienie wyboru koncepcji lokalizacji mostu i drogi dojazdowej pod względem rzeczowym i finansowym.

Opis stanu faktycznego

Na podstawie uchwały nr 95/713/2013 Zarządu Powiatu Mieleckiego z dnia 5 marca 2013 r. w sprawie wyboru wariantów budowy drogi poprawiającej warunki dojazdu do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego, wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę dokonano wyboru wariantu la i lb budowy drogi i mostu, spośród wszystkich wariantów wskazanych w analizie, przy czym jako wariant preferowany wskazano wariant lb.

Stanowisko to poprzedzone zostało pozytywną opinią wariantów la i lb, z rekomendacją wariantu lb, zawartą w Uchwale XXIV/213/2013 Rady Powiatu Mieleckiego z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie wyrażenia opinii o wariantach i podwariantach „Budowy drogi dojazdowej do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę”.

Zarząd Powiatu Mieleckiego dokonując wyboru wariantu la i lb, z preferencją wariantu lb kierował się potrzebą poprawy warunków dojazdu do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego, a także wpływem inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy Mielca oraz na środowisko naturalne. Korzystne pod względem kosztu realizacji inwestycji warianty II i III zostały odrzucone w wyniku powstania utrudnień komunikacyjnych po włączeniu inwestycji do istniejącego ciągu

ulic, a także spowodowania ograniczeń dalszego rozwoju tej części miasta oraz strefy przemysłowej. Również, najkorzystniejszy z uwagi na najniższe koszty inwestycji, odrzucony został wariant IV, ponieważ nie wypełniał on wymagań co do zmniejszenia natężenia ruchu pojazdów wjeżdżających do Mielca oraz naruszał warunki środowiska naturalnego, określone wg programu „Natura 2000” oraz strefę ochronną ujęcia wody w rzece Wisłoce. Wybór wariantu Ia i Ib, z preferencją wariantu Ib, uzasadniono możliwościami dalszego rozwoju strefy przemysłowej Mielca, w tym możliwością bezpośredniego dojazdu do lotniska.

Dokonując wyboru wariantów budowy drogi i mostu – jako wstępnej fazy do postępowania administracyjnego – Powiat Mielecki kierował się wskazaniem zawartymi w analizie, w zakresie ekonomicznym, środowiska naturalnego, społeczno-użytkowym.

W wyniku dokonanego wyboru wariantu Zarząd Powiatu Mieleckiego przystąpił do opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Zarządzeniem nr 16/2013 Starosta Mieleckiego z dnia 21 marca 2013 r. powołany został zespół koordynujący opracowanie tych materiałów, który podjął czynności na podstawie wariantów zawartych w analizie.

(dowód: akta kontroli str. 98-117)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zakresie przyjętego trybu oraz uzasadnienia wyboru koncepcji lokalizacji mostu i drogi dojazdowej zarówno pod względem rzeczowym i finansowym.

4. Prowadzenie konsultacji z mieszkańcami odnośnie budowy motu i drogi dojazdowej oraz dokumentowanie wyników tych konsultacji.

Opis stanu faktycznego

Konsultacje społeczne prowadzone były zarówno na etapie opracowania analizy, jak również po wyborze przez Zarząd Powiatu Mieleckiego wariantu budowy drogi i mostu. W konsultacjach tych oprócz przedstawicieli Powiatu Mieleckiego uczestniczyli przedstawiciele Spółki KLOTOIDA, która opracowała analizę.

Zebrane, na etapie sporządzania analizy, opinie z organów samorządowych, administracji rządowej i jednostek obsługujących drogi, w przeważającej większości wskazywały wariant I, podwariant Ia i wariant IV, jako najbardziej trafne rozwiązania, przy czym na tym etapie nie opracowano jeszcze wariantu Ib, o który poszerzono zakres wariantów, jako kolejny po pod wariantie Ia sporządzony w wyniku uwag mieszkańców gmin.

Na etapie opracowania analizy odbyły się konsultacje z mieszkańcami, trwające od 22 lutego do 27 marca 2012 r., gdzie zainteresowanym wskazywano w siedzibach właściwych Gmin lub Starostwie przebieg drogi i mostu wg poszczególnych wariantów. W okresie konsultacji na stronie internetowej www.klotoida.pl zamieszczone były rysunki w formacie PDF, będące przedmiotem konsultacji. O konsultacjach społecznych poinformowano mieszkańców za pomocą ogłoszeń zamieszczanych na tablicach w siedzibach właściwych Gmin oraz w Starostwie, jak również poprzez ogłoszenie prasowe z dnia 21 lutego 2012 r. w lokalnej gazecie „KORSO”.

Również po dokonanych przez Zarząd Powiatu Mieleckiego wyborze wariantu Ia i Ib przeprowadzone zostały w dniach 8 – 18 stycznia 2013 r. konsultacje z mieszkańcami, w wyniku których zapoznano ich z celami i zakresem opracowań dotyczących tych wariantów, wraz z planami sytuacyjnymi przebiegu tras.

W konsultacjach, zarówno na etapie opracowania analizy oraz po dokonanych wyborze wariantów, przyjęte zostały ankiety od zainteresowanych mieszkańców, w których wyrażono potrzebę budowy drogi i mostu, jednak nie w obszarach działek stanowiących ich własność. I tak, mieszkańcy Książnic, wyrażając sprzeciw na realizację inwestycji wg wariantu IV, wskazywali jako najlepszy jeden z wariantów budowy drogi i mostu w ramach wariantów I, II lub III, zaś oponenci wariantów I, II, III wskazywali najczęściej wariant IV – jako ich zdaniem najdogodniejszy.

Autorzy ankiet, jako najczęstszą przyczynę swojego sprzeciwu, wskazywali zmniejszenie dotychczasowego prawa własności do posiadanych nieruchomości oraz negatywne oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko, poprzez niebezpieczeństwo wypadków drogowych, hałas, drgania, zanieczyszczenie powietrza i wody.

(dowód: akta kontroli str. 5-50, 118-141)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność kontrolowanej jednostki w zakresie przeprowadzonych konsultacji społecznych odnośnie budowy mostu i drogi dojazdowej oraz dokumentowania wyników tych konsultacji.

5. Ocena przyjętej przez Zarząd Powiatu Mieleckiego koncepcji usytuowania budowy mostu oraz drogi dojazdowej.

Opis stanu faktycznego

W ramach analizy wskazano cztery zasadnicze warianty możliwego rozwiązania inwestycji pn. *Budowa drogi dojazdowej do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę.*

W wyniku konsultacji społecznych opracowano dodatkowo dwa możliwe pod warianty trasy wskazanej w wariantach I, które oznaczone zostały jako Ia i Ib. Warianty I-III dotyczą przedmiotowej inwestycji poprowadzonej po stronie północno-zachodniej miasta natomiast wariant IV – po stronie południowo-zachodniej. I tak,:

-wariant I zakłada budowę drogi do miejscowości Piątkowiec przy drodze wojewódzkiej nr 984 do ul. Kosmonautów w Mielcu, zlokalizowanej na północnych krańcach miasta. Tym samym umożliwiono dojazd do strefy przemysłowej od strony tzw. dawnego lotniska, przy czym założono budowę węzła drogowego na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 985, zintegrowanego z bezkolizyjnym przejściem nad istniejącą linią kolejową,

-wariant Ia – jest tożsamy z wariantem I, poza odcinkiem w Rzędzianowicach i Złotnikach. Trasa, w związku z tym, poprowadzona została dalej na północ, o ok. 700 m, co zmniejszyło oddziaływanie drogi na zabudowania. W ten sposób uwzględnione zostały uwagi mieszkańców Złotnik i Rzędzianowic,

-wariant b – jest dalszą modyfikacją wariantu Ia, wskutek uwzględnienia uwag mieszkańców Woli Mieleckiej. Trasę poprowadzono bardziej na zachód przez obszar sąsiedniej gminy - Czermin, w miejscowości Trzciana,

-wariant II – rozpoczyna się w obrębie Gminy Mielec, tj. na drodze wojewódzkiej nr 984 w miejscowości Wola Mielecka. Projektowany koniec drogi wg wariantu II to węzeł na skrzyżowaniu z ul. Sienkiewicza w Mielcu, zintegrowany również z wiaduktem nad linią kolejową. Wprowadzenie ruchu wg wariantu II- do strefy przemysłowej nastąpi od ul. Padykuły, utrzymując tam jego natężenie, w stanie istniejącym,

-wariant III – na większości trasy jest tożsamy z wariantem II. Różnicowanie następuje po przecięciu się trasy z drogą wojewódzką nr 983 w Rzędzianowicach. Drogę wg tego wariantu poprowadzono bardziej na północ powiązując ją z drogą istniejącą przy ul. Traugutta w Mielcu, przy czym koniec trasy jest identyczny jak w wariantcie II,

-wariant IV – początek projektowanej trasy zaplanowano w tych samych miejscach, co początek wariantu I-III, zaś dalej drogę poprowadzono na południowy wschód poprzez wieś Książnice, a koniec trasy włączono do istniejącego skrzyżowania ul. Wojślawskiej z ul. Witosa w Mielcu.

W analizie dokonano oceny wielokryterialnej poszczególnych wariantów, przy zastosowaniu odpowiednich wag przeliczeniowych, w trzech grupach kryteriów, przy czym za najważniejsze w ocenie uznano kwestie związane z poprawą warunków ruchu oraz oddziaływaniem projektowanej inwestycji na istniejącą zabudowę. Kryteria te w szczególności objęły grupę zagadnień z obszarów:

- funkcjonalności, z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawy sprawności układu komunikacyjnego, przejęcia ruchu tranzytowego, przejęcia ruchu docelowo-źródłowego, obsługi ruchu wewnętrznego, zmniejszenia obciążenia ruchem istniejącego mostu na rzece Wisłoce. Ogólny wynik ukształtował się dla wariantu I – 66 punktów, wariantu Ia – 56 punktów, wariantu Ib – 53 punkty, wariantu II – 63 punkty, wariantu III – 62 punkty, oraz wariantu IV – 40 punktów,

-wpływu na otoczenie, z uwzględnieniem liczby wyburzeń, uciążliwości dla otoczenia, zakresu oddziaływań, ingerencji w obcy teren, kolizyjności z obszarami, dla których wskazano inne zagospodarowanie niż drogowe. Ogólny wynik ukształtował się dla wariantu I – 34 punktów, wariantu Ia i Ib – po 52 punkty, wariantu II – 54 punkty, wariantu III – 49 punktów oraz wariantu IV – 69 punktów,

-realizacyjno-ekonomicznych, z uwzględnieniem kosztów realizacji, kosztów utrzymania, wielkości infrastruktury drogowej i obiektów inżynierskich. Ogólny wynik ukształtował się dla wariantu I – 10 punktów, wariantu Ia – 14 punktów, wariantu Ib – 7 punktów, wariantu II – 17 punktów, wariantu III – 17 punktów oraz wariantu IV – 25 punktów.

W rezultacie, łączna liczba uzyskanych punktów, wg powyższych kryteriów, w wariantcie I wyniosła 100 punktów, w wariantcie Ia – 122 punkty, wariantcie Ib – 112 punktów, w wariantcie II – 134 punkty, w wariantcie III – 128 punktów oraz w wariantcie IV – 134 punkty.

W wielokryterialnej ocenie powyższe wyniki zinterpretowano z uwzględnieniem sprecyzowanego celu zamierzonej inwestycji. Oceniony w ten sposób wariant IV, który uzyskał 134 punkty i wydawał się być atrakcyjny pod względem relacji kosztów i efektów, nie jest rozwiązaniem umożliwiającym dojazd z obszarów zachodnich wokół Mielca do jego strefy przemysłowej. Droga zaproponowana w wariantcie IV uzasadniona jest wprawdzie z punktu widzenia ruchowego, lecz służyć może zupełnie innym użytkownikom niż z części północnej. Postawiony zatem cel eliminuje realizację inwestycji wg wariantu IV, tym bardziej że kolejnym słabym jego punktem jest kolizja z obszarem Natura 2000 oraz ze strefą ochronną ujęcia wody na rzece Wisłoce.

Również przebieg drogi wg wariantów II i III nie jest rozwiązaniem spełniającym zakładany cel w zakresie społeczno-gospodarczym. Wg tych wariantów przebieg drogi w obrębie Mielca oraz miejsce jej włączenia do istniejącej sieci zamyka w znacznym stopniu szansę rozwoju tej części miasta, a co ważniejsze ogranicza rozwój całej strefy przemysłowej. Lepszym pod tym względem jest wariant I, który wskazuje na otwarcie nowych możliwości rozwoju i dalszej gospodarki w strefie przemysłowej w wyniku wprowadzenia nowej drogi po stronie północnej strefy, a także może stanowić bezpośredni dojazd do lotniska planowanego w tym obszarze. W celu złagodzenia protestu mieszkańców w zakresie realizacji inwestycji wg wszystkich w zasadzie wariantów, wariant I – jako najlepiej spełniający zakładany cel i efekty inwestycji - rozbudowano o podwarianty Ia i Ib, co zwiększyło długość trasy, a tym samym koszty inwestycji oraz obniżyło atrakcyjność dla potencjalnych użytkowników.

Wg Najwyższej Izby Kontroli dokonana ocena wskazuje, że wariant Ia i Ib jest rozwiązaniem najbliższym założeniom realizacji inwestycji pn. *Budowa drogi dojazdowej do obszarów przemysłowych Mielca z kierunku południowo-zachodniego wraz z budową mostu na rzece Wisłoka*.

(dowód: akta kontroli str. 5-50,107-114)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia analizę osiągnięcia założonych przedsięwzięć w zakresie budowy mostu oraz drogi dojazdowej.

Uwagi dotyczące badanej działalności

Uwagi wymaga fakt zwiększenia o około 5 mln zł wartości netto inwestycji, w wyniku dokonanej korekty wariantu I, poprzez wprowadzenie wariantu Ia lub Ib, wydłużając tym drogę z 9,7 km do 11,5 km oraz obniżając przy tym jej atrakcyjność dla potencjalnych użytkowników. Zmiany te poczyniono w związku z krytycznymi uwagami mieszkańców do założeń realizacji inwestycji, które nie zażegnały jednak tego konfliktu, czego dowodzą liczne skargi kierowane do organów państwowych. Zaznaczyć przy tym należy, że założony wzrost długości drogi wywoła obniżenie wskaźników ekonomicznych, co może mieć znaczenie na zamierzone przez Powiat Mieleski włączenie inwestycji do finansowania z budżetu wojewódzkiego oraz uzyskania na ten cel funduszy pomocowych.

Uwagi wymaga również fakt, że przedmiotowa inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie i znacząco oddziaływać na środowisko, w znaczeniu przepisów zawartych w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) Powyższe oznacza, że przed realizacją spornej inwestycji wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

(dowód: akta kontroli str. 5-50,107-122)

IV. 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 Rzeszowie.

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 14 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.

....., dnia

Miejscowość

Data

Kontroler
Marian Skrabalak
Główny specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor
Stanisław Sikora

.....
podpis

.....
podpis