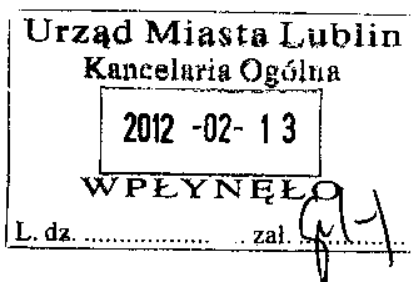




NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Lublinie

LLU-4101-28-01/2011/2012
P/11/170

Lublin, dnia 07 lutego 2012 r.



Pan
Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej „ustawą o NIK”, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie przeprowadziła w Urzędzie Miasta Lublin, zwanym dalej „Urzędem”, kontrolę realizacji wybranych inwestycji w zakresie budowy lub modernizacji dróg w latach 2008-2011.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawiono w protokole kontroli podpisanym w dniu 20 grudnia 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Prezydentowi niniejsze wystąpienie pokontrolne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie organizację wykonania zadań dotyczących budowy i modernizacji dróg oraz opracowania i realizacji wieloletnich programów inwestycyjnych, natomiast pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, realizację oraz rozliczanie trzech wybranych do kontroli inwestycji drogowych.

1. Podstawą negatywnej oceny w zakresie organizacji wykonania zadań związanych z infrastrukturą drogową oraz opracowywania, monitorowania oraz realizacji wieloletnich programów inwestycyjnych było m.in.:

- nieopracowanie projektu planu rozwoju sieci drogowej Lublina,
- brak należytego rozpoznania kosztów zadań inwestycyjnych, a także okresów ich realizacji,
- zaniechanie aktualizacji Wieloletniego Planu Inwestycyjnego na lata 2009-2015 (WPI) po roku 2009, wbrew założeniom przyjętym przez Radę Miasta Lublin w tym dokumencie oraz w Strategii Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008-2015,
- zlecenie opracowania projektów budowlanych (w ramach tzw. „dokumentacji przyszłościowej”) dla zadań, które nie posiadały zapewnionego finansowania w budżecie Miasta,
- nieterminowa realizacja wieloletnich programów inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych.

2. Podstawą pozytywnej oceny realizacji i rozliczania trzech wybranych zadań inwestycyjnych było:

¹ Dz. U. z 2012 r., poz. 82.

- zabezpieczenie środków na sfinansowanie tych zadań inwestycyjnych,
- zapewnienie opracowania dokumentacji projektowych zawierających elementy niezbędne do uzyskania pozwoleń na budowę i rozpoczęcia tych inwestycji,
- dokonanie wyboru wykonawców opracowań projektowych, wykonawców robót oraz zlecenie pełnienia funkcji menedżera projektu i sprawowania nadzoru autorskiego zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych,
- terminowe zakończenie i rozliczenie zgodnie z umową o dofinansowanie budowy przedłużenia ul. Krańcowej oraz osiągnięcie zaplanowanych efektów rzeczowych i celów tej inwestycji,
- należyte sprawowanie nadzoru inwestorskiego i rzetelne rozliczanie robót budowlanych objętych kontrolą zadań.

Nieprawidłowości stwierdzone w zakresie realizacji i rozliczania tych inwestycji polegały m.in. na:

- nienaliczeniu wykonawcy kary umownej za opóźnienie w przekazaniu projektu budowlanego przedłużenia ul. Mełgiewskiej (1.409.344 zł),
- realizowaniu części inwestycji przedłużenia ul. Krańcowej bez uzyskania od projektanta pisemnej kwalifikacji zmian zatwierdzonego projektu budowlanego i bez zmiany decyzji o pozwoleniu na budowę,
- dokonaniu zmian postanowień umowy na budowę ul. Krańcowej, dotyczących zakresu rzeczowego i wartości wynagrodzenia, z naruszeniem art. 144 ustawy Prawo zamówień publicznych,
- nierozwiązaniu istotnych kwestii komunikacyjnych na etapie przygotowania do realizacji inwestycji przedłużenia ul. Krańcowej i ul. Mełgiewskiej, co skutkowało koniecznością zmian ich zakresu rzeczowego w trakcie budowy.

1.1. Przyjęty w Urzędzie w kontrolowanym okresie sposób organizacji i planowania zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych, nie zapewniał racjonalnego i stabilnego planowania oraz finansowania tych przedsięwzięć.

Wielokrotne zmiany organizacyjne, jakie miały miejsce w Urzędzie w latach 2008-2011 (do 30.06), skutkowały powierzeniem kompetencji koordynacyjnych związanych z opracowywaniem rocznych planów wydatków majątkowych kolejno Wydziałowi Rozwoju i Funduszy Europejskich, Wydziałowi Planowania oraz Wydziałowi Strategii i Obsługi Inwestorów. Kompetencje koordynacyjne w tym zakresie posiadał również Wydział Inwestycji oraz powołany przez Prezydenta Zespół Koordynacji Inwestycji i Rozwoju Miasta Lublin. Zmianom organizacyjnym towarzyszył brak wewnętrznych procedur regulujących współdziałanie poszczególnych komórek przy planowaniu, ocenie i kwalifikowaniu do realizacji i finansowania przedsięwzięć drogowych. Nie ustalono także wymogów stawianych wnioskowi o ujęcie zadań inwestycyjnych w WPI i w uchwałach budżetowych, zasad ich rozpatrywania i kryteriów oceny wyboru tych zadań. Zdaniem NIK utrudniało to rzetelne planowanie oraz finansowanie inwestycji drogowych.

Powołany zarządzeniem nr 165/2007 z dnia 12 kwietnia 2007 r. przez Prezydenta Miasta Lublin Zespół Koordynacji Inwestycji i Rozwoju Miasta Lublin zajmował się w szczególności bieżącymi problemami związanymi z realizowanymi inwestycjami, nie wykonywał natomiast zadań polegających na opiniowaniu: dokumentacji w fazie koncepcji, projektów budowlanych kierowanych do realizacji, polityk rozwojowych miasta oraz dokumentów strategicznych.

Poprawę skuteczności planowania i przygotowywania inwestycji drogowych zapewnić mogło wdrożenie zaleceń sformułowanych przez audytora wewnętrznego w 2009 r. po wykonaniu zadania audytowego pod nazwą „Przygotowanie i koordynowanie realizowanych przez Miasto, lub z udziałem Miasta inwestycji”. Dotyczyły one opracowania procedury planowania, przygotowania i realizacji inwestycji, z uwzględnieniem odpowiednich mechanizmów kontrolnych, przygotowania projektu zmiany procedury uchwalania budżetu w zakresie

wprowadzania wydatków na nowe zadania inwestycyjne za zgodą lub z upoważnienia Rady Miasta oraz po udokumentowaniu przeprowadzenia wstępnej oceny celowości w tym określonych analiz potrzeb ekonomiczno-finansowych i innych. Przedmiotowe zalecenia, przyjęte do realizacji przez Dyrektora Wydziału Inwestycji, nie zostały jednak wykonane. Opracowanie procedur związanych z inicjowaniem, realizacją i zakończeniem realizacji inwestycji miejskich Prezydent Miasta Lublin przypisał też Zespołowi Zadaniowemu ds. opracowania procedur PRINCE2 (zarządzeniem nr 833/2009 z dnia 24 listopada 2009 r.), który jednak ograniczył swoje działania wyłącznie do projektów nieinwestycyjnych.

Z dniem 1 lipca 2011 r. utworzono Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie² („ZDM w Lublinie”), który przejął od komórki organizacyjnych Urzędu zadania związane m.in. z planowaniem, przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowych Miasta. Ponadto, Prezydent Miasta Lublin zarządzeniem nr 504/2011 z dnia 3 czerwca 2011 r., ustanowił Zastępcę Prezydenta ds. Infrastruktury i Rozwoju odpowiedzialnego za koordynację spraw związanych z inwestycjami miejskimi oraz zarządzaniem i utrzymaniem dróg, a zarządzeniem nr 902/2011 z dnia 2 września 2011 r. w sprawie trybu prac nad projektem Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2011-2019 („Prognoza”)³, określił formularz wniosku dotyczącego przedsięwzięcia inwestycyjnego proponowanego do ujęcia w Prognozie oraz tryb procedowania nad złożonymi w tym zakresie wnioskami (nie określono jednak nadal zasad planowania, przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych). Działania powyższe w ocenie NIK, stwarzają ramy organizacyjne dla właściwego wypełniania obowiązków zarządcy drogi, takich jak sporządzanie projektów planów budowy i przebudowy dróg oraz pełnienie funkcji inwestora. Konieczność zmian w tym zakresie była przedmiotem rekomendacji sformułowanych przez audytora wewnętrznego już w 2009 r. w wyniku czynności doradczych na temat „System transportu miejskiego – przepływ informacji i koordynacja”.

Prezydent Miasta Lublin nie wywiązał się z zadania zarządcy drogi określonego w art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴ i nie opracował projektu planu rozwoju sieci drogowej. Przyczyniło się do tego nieprzypisanie tego zadania wprost żadnej komórce organizacyjnej Urzędu. Zdaniem NIK, brak takiego dokumentu w połączeniu z licznymi zmianami organizacyjnymi, nieprecyzyjnym przypisaniem kompetencji koordynacyjnych oraz brakiem spójnych procedur inicjowania, przygotowania i realizacji inwestycji utrudniał planowanie zadań uwzględniających rzeczywiste potrzeby komunikacyjne Miasta. Na brak projektu planu rozwoju sieci drogowej wskazywał audytor wewnętrzny w sierpniu 2009 r. (w ramach czynności doradczych w zakresie „Systemu transportu miejskiego – przepływ informacji i koordynacja”, natomiast o precyzyjne uregulowanie tej kwestii w wewnętrznych aktach organizacyjnych Urzędu, wносиła NIK w październiku 2009 r. po kontroli dotyczącej działań podejmowanych na rzecz usprawnienia systemu transportowego miasta w latach 2004-2009 (I półrocze). Obowiązek opracowania projektu tego planu został jednoznacznie przypisany dopiero utworzonemu 1 lipca 2011 r. ZDM w Lublinie. Miasto 20 października 2011 r. zleciło firmie zewnętrznej opracowanie materiałów, które mają stanowić podstawę sporządzenia projektu planu rozwoju sieci drogowej (studium rozwoju systemów komunikacji miasta oraz koncepcji organizacji ruchu w obszarze centralnym).

1.2. Miasto wybudowało i zmodernizowało w badanym okresie łącznie 33,9 km dróg (tj. 6,3% długości zarządzanych dróg publicznych wg stanu na 30 czerwca 2011 r.), a więc o 11,1 km więcej niż w latach 2004-2007, a wydatki poniesione na ten cel wzrosły z 209 mln zł do 287 mln zł. Udział wydatków na inwestycje drogowe w wydatkach samorządu ogółem w tym czasie wzrósł z 5,9% do 6,2%, a finansowano je głównie ze środków własnych (76,8%) i środków europejskich (16,1%). Zaplanowane wydatki na inwestycje drogowe nie pokrywały jednak potrzeb zgłaszanych na etapie przygotowania kolejnych budżetów

² Uchwała nr 80/VIII/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 31 marca 2011 r.

³ w sprawie trybu prac nad projektem Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2011-2019, dokonywania zmian Prognozy oraz opracowywania materiałów i sporządzania informacji o kształtowaniu się Prognozy.

⁴ Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.

Miasta w kontrolowanym okresie. W roku 2009 potrzeby zabezpieczono w 79,3%, a w latach 2008 i 2010 r. jedynie w 38,3 i 38,1%. NIK zwraca też uwagę na niskie wykonanie zaplanowanych wydatków w 2010 r. (56,5% planu wydatków po zmianach i 50,3% planu pierwotnego), czego przyczyną było przewlekłe postępowanie przetargowe na roboty budowlane dotyczące przedłużenia ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Melgiew” na obwodnicy miasta Lublin⁵, spowodowane licznymi brakami i niespójnościami w opisie przedmiotu zamówienia. Opóźnienie w realizacji zamówienia skutkowało przesunięciem terminu realizacji tej inwestycji. W roku 2008 plan wydatków na inwestycje drogowe wykonano w 88,03%, a w roku 2009 r. w 93,5%.

W latach 2008-2011 Urząd wnioskował o dofinansowanie ze środków zewnętrznych realizacji 22 projektów w zakresie budowy lub modernizacji dróg o łącznej wartości 1.463.392.557,52 zł. Wystąpiono o przyznanie środków w wysokości 791.142.805,64 zł, natomiast przyznane dofinansowanie wyniosło 501.028.410,04 zł.

1.3. Nierzetelne w ocenie NIK były działania Urzędu związane z opracowaniem, monitorowaniem oraz realizacją wieloletnich programów inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych.

Przyjęty przez Radę Miasta uchwałą nr 467/XXV/2008 z dnia 16 października 2008 r. na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁶ WPI na lata 2009-2015 nie był aktualizowany od czerwca 2009 r., co skutkowało brakiem jego spójności z Prognozą, przyjętą przez Radę Miasta uchwałą z dnia 27 stycznia 2011 r. nr 26/V/2011.

Obowiązujący na dzień kontroli WPI obejmował zadania inwestycyjne nieprzewidziane do realizacji w Prognozie (z uwzględnieniem zmian z 8 września 2011 r.)⁷, a także zadania, których okres realizacji i planowane nakłady istotnie odbiegały od założeń przedstawionych w Prognozie⁸. Z kolei, w Prognozie ujęto zadania, których nie przewiduje do realizacji WPI 2009-2015, wyznaczający kierunki inwestycji miejskich⁹. Ostatnia aktualizacja WPI 2009-2015 dokonana została w czerwcu 2009 r. Nie wypełniono więc dyspozycji Rady Miasta, która przyjmując ten dokument uchwałą nr 467/XXV/2008 ustaliła, że monitoring jego realizacji polegał będzie na corocznej aktualizacji założeń, uwzględniającej wykonanie zakończonych roku oraz weryfikację przyjętych uprzednio uwarunkowań i potrzeb. Stanowić to miało narzędzie koordynacji działań inwestycyjnych, umożliwiając przygotowanie dokumentacyjne zadań i starania o ich sfinansowanie ze stosownym wyprzedzeniem. Konieczność aktualizowania WPI zakłada również „Strategia Rozwoju Miasta Lublin na lata 2008-2015”, przyjęta przez Radę Miasta uchwałą nr 442/XXIV/2008 z dnia 25 września 2008 r. Zdezaktualizowany WPI 2009-2015 nie powinien zatem stanowić podstawy do sporządzania projektów budżetu, co zakładał Prezydent Miasta Lublin w wydawanych corocznie zarządzeniach w sprawie szczegółowych zasad, trybu i terminów opracowywania materiałów do projektu budżetu miasta¹⁰. Kontrola NIK wykazała również, że nieaktualny WPI 2009-2015 wykorzystywany jest przez ZDM w Lublinie do planowania zadań inwestycyjnych.

⁵ W 2010 r. na realizację tego zadania Urząd poniósł wydatki w kwocie 1.537,1 tys. zł, a więc 3,2% planu po zmianach, który ustalono na kwotę 47.500 tys. zł.

⁶ Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.

⁷ Przebudowa ul. Zana, Lubelski Lipiec'80 (Trasa Zielona) – II etap od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej, rondo Lubelski Lipiec'80 wraz z mostem na rzece Czarniejówce, przebudowa ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), przebudowa ul. Narutowicza (od ul. Okopowej do ul. Głębokiej wraz z ulicami bocznymi), przebudowa ul. Grygowej (od ul. Pancerniaków do ul. Melgiewskiej) wraz z przebudową wiaduktu drogowego.

⁸ Drogi dojazdowe do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Lublina, budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Lublina, drogi dojazdowe do obwodnicy Lublina – przedłużenie ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Melgiew”.

⁹ Przebudowa ul. Łęczyńskiej, budowa ul. Węglarza, przebudowa ul. Głuskiej, budowa ul. Przelot i Sportowej, budowa ul. Żelwerowicza, przebudowa ul. Czwartek.

¹⁰ Zarządzenie nr 222/2007 z dnia 08.05.2007 r., zarządzenie nr 286/2008 z dnia 12.05.2008 r., zarządzenie nr 357/2009 z dnia 07.05.2009 r. i zarządzenie nr 451/2010 z dnia 30.06.2010 r.

Należy zaznaczyć, że opracowanie i wdrożenie systemów zarządzania wykonywaniem Strategii Miasta Lublin na lata 2008-2015 i WPI 2009-2015, ustalenie priorytetów dla zadań inwestycyjnych oraz aktualizowanie planu wieloletniego i ściśle jego powiązanie z budżetami rocznymi było rekomendowane Prezydentowi Miasta Lublin przez audytora wewnętrznego w 2009 r. w wyniku czynności doradczych dotyczących planowania strategicznego.

W trakcie przygotowywania materiałów do projektów budżetu miasta na lata 2008-2011, w części dotyczącej inwestycji drogowych, nie przestrzegano zarządzeń Prezydenta Miasta Lublin w sprawie szczegółowych zasad, trybu i terminów opracowywania materiałów do tego projektu. Brakowało pisemnych wniosków z wydziałów merytorycznych w trakcie opracowywania budżetu miasta na 2008 r. Ponadto przygotowując materiały do projektów budżetu na lata 2008, 2009, 2010 i 2011 nie określono sposobu i podstaw kalkulacji wartości zadań inwestycyjnych. Nie wygzeknowały tego również wydziały odpowiedzialne za koordynację opracowywania projektu planu wydatków majątkowych (Wydział Rozwoju i Funduszy Europejskich i Wydział Planowania) oraz Wydział Budżetu i Księgowości. Skutkowało to brakiem należytego rozeznania co do wysokości nakładów niezbędnych na realizację inwestycji drogowych na etapie poprzedzającym opracowanie dokumentacji projektowej. Kontrola wybranych wieloletnich zadań inwestycyjnych, wnioskowanych do ujęcia w uchwałach budżetowych Miasta wykazała, że w przypadku planowanych przedsięwzięć (dla których brak było kosztorysów inwestorskich) wysokość nakładów oraz czas ich realizacji szacowali pracownicy Wydziału Inwestycji, nie dokumentując tych czynności w żadnej formie. Brak jednolitych reguł określania tych danych istotnie ograniczał możliwość rzetelnego planowania czasu niezbędnego do wykonania zadań i zabezpieczania środków na ich sfinansowanie. Ujmowane w kolejnych budżetach miasta okresy realizacji tych samych zadań różniły się nawet o kilka lat, a wysokość planowanych nakładów wzrastała nawet o 100%¹¹. Według budżetu Miasta na rok 2008 budowa drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica” na obwodnicy Lublina r. kosztować miała 188.000 tys. zł, a w Prognozie koszt tej inwestycji oszacowano już na 547.218 tys. zł. Pierwotny szacunek dokonany na podstawie koncepcji opracowanej na zlecenie Urzędu w 2007 r. nie uwzględniał szczególnych warunków gruntowo-wodnych oraz rzeźby terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie. Brak rozpoznania pełnych kosztów na etapie przygotowania tego zadania skutkuje aktualnie trudnościami w zapewnieniu finansowania tej inwestycji.

Zastrzeżenia NIK dotyczą terminowości realizacji inwestycji drogowych. Analiza założeń z 2008 r. dla 10 tego rodzaju przedsięwzięć wykazała, że do końca 2011 r. powinno być wykonanych osiem z nich. Tymczasem w terminie tym wykonano tylko dwa zadania (w tym jedno z rocznym opóźnieniem)¹², dwa są w realizacji (w tym jedno z trzyletnim opóźnieniem)¹³, natomiast kolejne dwa zostały przewidziane do realizacji w obowiązującej na dzień kontroli Prognozie (z rocznym i trzyletnim opóźnieniem)¹⁴. Pozostałe cztery zadania,

¹¹ Lubelski Lipiec'80 od al. Piłsudskiego do Głębokiej planowany okres realizacji wg budżetu na 2008 r. to lata 2006-2010, na 2009 r. 2006-2018, a wg WPI 2009-2015 to lata 2006-2016; rondo Lubelski Lipiec'80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudową ul. Fabrycznej w budżecie na 2008 r. planowano łączne nakłady w kwocie 22.000 tys. zł, a wg kosztorysów inwestorskich z listopada 2007 r. wartość zadania to 38.153,9 tys. zł. Z kolei, planowany okres realizacji wg budżetu na 2008 r. to 2008-2010, a wg budżetu na 2009 r. i WPI 2009-2015 to lata 2008-2015; przedłużenia ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Melgiew” w budżecie na 2009 r. planowano łączne nakłady na zadanie 78.000 tys. zł, a wg WPF 2011-2019 150.000 tys. zł; przebudowy ul. Gluskiej od mostu na rzece Czerniejówce do granic miasta wg budżetu na 2009 r. łączne nakłady planowano na 20.250 tys. zł, a wg budżetu na 2010 r. 39.600,1 tys. zł; budowy drogi dojazdowej do węzła „Jakubowice” wg budżetu na 2008 r. okres realizacji zadania to 2007-2011, a wartość 40.000 tys. zł, natomiast wg stanu na dzień kontroli to 73.000 tys. zł.

¹² Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przedłużenie ul. Jana Pawła II do al. Kraśnickiej z odwodnieniem i oświetleniem.

¹³ Drogi dojazdowe do węzła „Melgiew” (przedłużenie ul. Melgiewskiej) oraz przebudowa ul. 3-go Maja i ul. Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami.

¹⁴ Budowa drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (przedłużenie Al. Solidarności) oraz droga dojazdowa do węzła „Jakubowice”.

biorąc pod uwagę zapisy w Prognozie, nie będą realizowane. Ponadto tylko w dwóch przypadkach zrealizowane bądź planowane na dzień kontroli nakłady przekraczały nie więcej niż o 25% nakłady planowane w budżecie na 2008 r. W przypadku czterech zadań nakłady poniesione bądź obecnie planowane wzrosły w porównaniu do planowanych w 2008 r. od 39,1% do 191,1%.

Kontrola NIK wykazała, że Wydział Dróg i Mostów odpowiedzialny za sprawy związane z komunikacją drogową w mieście nie miał przypisanych zadań związanych z konstruowaniem planu wydatków majątkowych dotyczących inwestycji drogowych. Zadania te realizował natomiast Wydział Inwestycji odpowiedzialny wyłącznie za przygotowanie i realizację przedsięwzięć wskazanych w budżecie, który nie analizował problemów komunikacyjnych miasta. Przyjęcie takich rozwiązań organizacyjnych nie sprzyjało efektywności planowania zadań związanych z infrastrukturą drogową.

Kontrola wykonania założeń dotyczących zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych wykazała, że w planie wydatków majątkowych na 2008 r. ujęto 36 zadań wieloletnich, z których do 30 czerwca 2011 r. wdrożono do realizacji 22, z czego zakończono 16. Stosownie do przyjętych na 2008 r. założeń, do końca 2011 r. miało być zrealizowanych 28 zadań. Na dzień kontroli realizację czterech zadań przesunięto poza rok 2011, a zrezygnowano z ośmiu (tj. nie obejmuje ich Prognoza). NIK zwraca uwagę na poniesienie przez Urząd znacznych wydatków na prace przygotowawcze, a w szczególności na opracowanie dokumentacji projektowej dla planowanych zadań inwestycyjnych, z których realizacji następnie zrezygnowano. Na sześć takich zadań¹⁵ poniesiono wydatki w łącznej kwocie 4.551,7 tys. zł, które dotyczyły głównie dokumentacji projektowej. W przypadku czterech zadań zdezaktualizowała się ona w latach 2010-2011, a w przypadku dwóch jej ważność upływa odpowiednio w 2012 i 2013 r. Realizację jednego z tych zadań (przebudowa ul. Narutowicza) warunkuje przyznanie środków unijnych w ramach RPO WL 2007-2013. Jednocześnie w budżetach uchwalanych po 2008 r. uwzględniono pięć nowych zadań o łącznej wartości 35.900 tys. zł (plan na 2011 r. 3.100 tys. zł). Wydatki poniesione na przygotowanie tej dokumentacji projektowej nie były dokonywane w sposób oszczędny, umożliwiając uzyskanie najlepszych efektów z danych nakładów.

Zastrzeżenia NIK dotyczą zlecenia opracowania (w ramach tzw. „dokumentacji przyszłościowej”) projektów budowlanych przedsięwzięć, które nie były ujęte w budżecie Miasta jako odrębne zadania inwestycyjne. Zlecenie wykonania projektów dla zadań, które nie posiadają zapewnionego finansowania, grozi utratą aktualności uzgodnień dokonywanych w trakcie ich sporządzania i koniecznością poniesienia w przyszłości dodatkowych wydatków na ich aktualizację bądź na sporządzenie nowych opracowań z uwagi na zmiany zachodzące w infrastrukturze i potrzebach komunikacyjnych. Wyniki kontroli wykazały, że na opracowanie tego rodzaju dokumentacji dla czterech zadań¹⁶, do dnia zakończenia kontroli NIK poniesiono, w ramach rozdziału 60095 „Pozostała działalność”, wydatki w łącznej kwocie 1.393,8 tys. zł. W przypadku jednego z tych zadań inwestycyjnych (budowa ul. Krańcowej - od ul. Kunickiego do ul. Wrotkowskiej) opracowanie dokumentacji zlecono pomimo braku ostatecznych uzgodnień z jednostką wojskową, przez tereny której przebiegać miała trasa oraz rozwiązania węzła komunikacyjnego nowoprojektowanej ulicy z boczną koleją w rejonie ul. Nowy Świat

¹⁵ Lubelski Lipiec'80 od al. Piłsudskiego do ul. Głębokiej, na którego przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 989,7 tys. zł, rondo Lubelski Lipiec'80 wraz z mostem na rzece Czerniejówce oraz przebudowa ul. Fabrycznej, na którego przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 885,4 tys. zł, przedłużenie ul. Nadbystrzyckiej (od ul. Jana Pawła II do ul. Janowskiej), na którego przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 206,2 tys. zł, przebudowa al. Kraśnickiej (od ul. Rostocze do granic miasta), na którego przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 485,9 tys. zł, przebudowa ul. Gluskiej od mostu na rzece Czerniejówce do granic miasta, na którego przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 631,4 tys. zł oraz przebudowa ul. Narutowicza od ul. Okopowej do ul. Głębokiej z ulicami bocznymi, na której przygotowanie poniesiono wydatki w kwocie 1.353,1 tys. zł.

¹⁶ Budowy ul. Krańcowej (Kunickiego-Wrotkowska), budowa ul. Sowińskiego (Głęboka-Gliniana), budowa ul. Głębokiej (Sowińskiego-Nadbystrzycka) i budowa ronda Głęboka oraz odcinka ul. Filaretów.

– Wrotkowska. Do dnia zakończenia kontroli NIK prace nad tym opracowaniem projektowym nie zostały zakończone, pomimo że umowę z wykonawcą zawarto 15 stycznia 2008 r., a termin realizacji zamówienia określono pierwotnie na 19 grudnia 2008 r. Z kolei, w przypadku projektów dotyczących rozwiązań komunikacyjnych w rejonie skrzyżowania ul. Głębokiej i ul. Sowińskiego, ważność uzgodnień dokumentacji przez Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej jednego z nich upłynęła 30 maja 2011 r., a kolejnych dwóch upływie 21 sierpnia 2012 r. Zastrzeżenia NIK dotyczą dokonanych rozliczeń z wykonawcami opracowań projektowych. Urząd nie zapłacił Spółce Mosty Katowice pełnej kwoty wynagrodzenia za opracowanie projektu budowy ul. Mełgiewskiej i projektu budowy drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica”, pomimo odbioru tej dokumentacji. Za projekt budowy ul. Mełgiewskiej zapłacono wykonawcy o 231.800 zł mniej (10%) niż określono w umowie, a za dotyczący drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” - o 179.950 zł mniej (2,7%).

2.1. NIK pozytywnie ocenia, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, planowanie i przygotowanie do realizacji objętych szczegółową kontrolą inwestycji drogowych Miasta Lublin: „Przedłużenie ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce” (wartość zrealizowanych robót 55.339.503 zł), „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin - przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19” (wartość robót wg umowy z Wykonawcą 124.585.407 zł) i „Przedłużenie ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka” (wartość robót wg umowy z Wykonawcą 14.958.203 zł).

Dla pierwszych dwóch inwestycji dokonano analiz efektywności ekonomicznej, kosztów i korzyści oraz określono cele i efekty związane z ich realizacją. Prowadzono również wariantowanie ich przebiegu. Przystępując natomiast do budowy przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do ul. Droga Męczenników Majdanka wykorzystano projekt budowlany opracowany przez Centrum Handlowe Felin i nieodpłatnie przekazany Miastu.

Dla każdego z trzech zadań zaplanowano wydatki w budżecie Miasta oraz zapewniono dofinansowanie ze środków unijnych lub z budżetu państwa. Zawarto też z ING Bankiem Śląskim S.A. i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym umowy kredytowe na sfinansowanie wydatków inwestycyjnych nieznajdujących pokrycia w planowanych dochodach budżetu Miasta. Uzyskano dofinansowanie na budowę przedłużenia ul. Krańcowej ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w wysokości 27.660.346,76 zł, zawarto umowę z Wojewodą Lubelskim o udzieleniu dotacji celowej z budżetu państwa na budowę ul. Grygowej w wysokości 3.000.000 zł i umowę z PARP o dofinansowanie do wysokości 67.285.624 zł budowy ul. Mełgiewskiej w ramach „Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007-2013”.

Poniesione na budowę przedłużenia ul. Krańcowej wydatki (w wysokości 55.339.503 zł) sfinansowano ze środków własnych – 20.482.156,15 zł, środków unijnych – 27.660.346,76 zł i z budżetu państwa – 7.197.000,00 zł. W ogólnej kwocie wydatków na to zadanie 18.199.670,81 zł pochodziło z pożyczek i kredytów. Do końca października 2011 r. na budowę przedłużenia ul. Grygowej wydatkowano 10.615.589,60 zł, z tego 3.710.297,56 zł pochodziło ze środków własnych, 2.301.053,10 zł – ze środków budżetu państwa, 4.604.238,94 zł – ze środków unijnych. Na budowę ul. Mełgiewskiej do tego dnia poniesiono wydatki w wysokości 62.683.795,97 zł, które sfinansowano ze środków własnych – 19.689.458,44 zł (w tym 1.234.224,39 zł z kredytu), z budżetu państwa – 23.500.000 zł i unijnych – 19.494.337,53 zł.

Opracowania projektowe dla wszystkich trzech inwestycji drogowych zawierały elementy niezbędne do uzyskania pozwoleń na budowę i rozpoczęcia prac. Projekty sporządzone zostały i sprawdzone przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiednich specjalnościach, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych

funkcji technicznych w budownictwie¹⁷. Dokumentacja projektowa wykonawcza spełniała wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego¹⁸.

Miasto uzyskało niezbędne pozwolenia na realizację inwestycji drogowych w terminach umożliwiających planowe ich rozpoczęcie.

Wyboru autorów opracowań projektowych dot. ul. Krańcowej i ul. Mełgiewskiej, wykonawców robót kontrolowanych zadań inwestycyjnych oraz menedżera projektu budowy i sprawującego nadzór autorski w procesie realizacji ul. Mełgiewskiej dokonano zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.

Prowadząc te postępowania nie zapewniono jednak niezwłocznego przekazywania do publikacji ogłoszeń o udzieleniu zamówienia dokonując tych czynności nawet po upływie 100 dni od daty zawarcia umowy, czym naruszano art. 95 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych¹⁹ (dalej: „Pzp”). Tylko w przypadku jednego z sześciu skontrolowanych zamówień dopełniono tego obowiązku przekazując ogłoszenia na drugi dzień po zawarciu umowy.

Dopuszczono także do błędów w opisie przedmiotu zamówienia na budowę przedłużenia ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” na obwodnicy Lublina, czym naruszono art. 29 ust. 1 Pzp. Kontrola tego zamówienia wykazała, że w trakcie postępowania Urząd dokonał szeregu istotnych zmian w opisie przedmiotu zamówienia, usuwając rozbieżności i braki w dokumentacji, które wskazywali uczestnicy postępowania. W rezultacie, w związku z istotnymi zmianami w przedmiarach i innymi modyfikacjami w SIWZ oraz interwencjami wykonawców, kilkakrotnie wydłużano termin składania ofert, co przyczyniło się do opóźnienia realizacji zadania i niewykorzystania środków zaplanowanych na 2010 r.

Projekt budowlano-wykonawczy na budowę ul. Krańcowej nie rozwiązywał istotnych kwestii komunikacyjnych związanych z tą inwestycją. Nie przewidziano zamknięcia wlotu ul. Mireckiego, zlokalizowanej przy projektowanym skrzyżowaniu ul. Krańcowej z ul. Kunickiego i nie zaprojektowano wszystkich docelowych rozwiązań komunikacyjnych w tym obszarze. Brak właściwego przygotowania tej inwestycji skutkowało koniecznością zlecenia jej przeprojektowania w trakcie realizacji prac. Koszt opracowania dotyczącego zamknięcia ul. Mireckiego wyniósł 6.710 zł, a koszt przeprojektowania skrzyżowania z ul. Kunickiego – 30.256 zł. Nieprawidłowości stwierdzono także przy przygotowaniu do realizacji inwestycji polegającej na przedłużeniu ul. Mełgiewskiej do węzła drogowego „Mełgiew”. SIWZ postępowania na wykonanie projektu budowlanego dla tej inwestycji przewidywała dojazd z drogi głównej do stacji paliw. Zakres ten znalazł się również w umowie zawartej z wykonawcą tej dokumentacji. Projekt budowlany tej inwestycji zatwierdzony w pozwoleniu na budowę nie obejmował budowy skrzyżowania z drogą dojazdową do stacji paliw. Możliwości budowy tego skrzyżowania wraz z sygnalizacją świetlną nie przewidywały wydane przez Wydział Dróg i Mostów warunki techniczne, które wydano już po negocjacjach z uczestnikami postępowania o realizację projektu budowlanego i po przekazaniu im SIWZ. W trakcie robót drogowych związanych z przedłużeniem ul. Mełgiewskiej w roku 2011 r. podjęto działania zmierzające do rozszerzenia zakresu prac o ww. skrzyżowanie, a koszt ich szacowany jest, w zależności od zastosowanych rozwiązań sygnalizacji świetlnej, na kwotę od 1,5 do 2,5 mln zł. Wprowadzenie tej zmiany na etapie realizacji robót świadczy o braku należytego przygotowania tego zadania inwestycyjnego i wymaga ponadto uzyskania zgody PARP pośredniczącej w dofinansowaniu tego zadania ze środków unijnych.

¹⁷ Dz. U. Nr 83, poz. 578 ze zm.

¹⁸ Dz. U. Nr 202, poz. 2072 ze zm.

¹⁹ Dz. U. z 2010 r. nr 113, poz. 759 ze zm.

Zastrzeżenia NIK dotyczą rozliczeń z wykonawcą projektu przedłużenia ul. Melgiewskiej, któremu zgodnie z postanowieniami umowy nie naliczono obowiązkowej kary umownej w kwocie 1.409.344 zł za nieterminowe sporządzenie tego opracowania (od dnia 01.12.2009 r. do 01.10.2010 r.).

2.2. NIK pozytywnie ocenia, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, realizację robót drogowych oraz sprawowanie nadzoru inwestorskiego i autorskiego nad trzema badanymi inwestycjami drogowymi.

Inwestor realizował obowiązek zawiadamiania właściwego inspektora nadzoru budowlanego o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych.

W terminie umownym zakończono budowę ul. Krańcowej. Dnia 29.07.2010 r. dokonano komisyjnie ostatecznego odbioru tego obiektu, oceniając jakość robót jako „bardzo dobrą”. W wyniku realizacji tego zadania osiągnięto zakładane efekty i cele (droga o długości 0,69 km, 0,85 km ścieżek rowerowych, 2,68 km chodników i 2 obiekty mostowe). Pozostałe dwie kontrolowane inwestycje, będące w trakcie realizacji, prowadzono zgodnie z harmonogramami robót.

Nadzór inwestorski nad realizacją „przedłużenia ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego” oraz nad realizacją „przedłużenia ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka” Urząd sprawował samodzielnie, a nadzór nad „przedłużeniem ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego Melgiew” zlecono podmiotowi zewnętrznemu – Spółce Tebodin SAP-Projekt. Pełnienie kompleksowego nadzoru autorskiego nad budową ul. Krańcowej oraz budową ul. Melgiewskiej zlecono projektantom sporządzającym te opracowania.

Dzienniki budowy prowadzono zgodnie z przepisami § 6 i 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia²⁰. Inspektorzy nadzoru inwestorskiego właściwie wykonywali swoje obowiązki, w szczególności terminowo odbierali roboty zanikające i ulegające zakryciu, zgłaszane przez kierowników budowy i robót. Przestrzegano również wymogów określonych w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót. Inspektorzy nadzoru inwestorskiego rzetelnie sprawowali nadzór nad jakością robót i stosowanych materiałów.

Budowę przedłużenia ul. Krańcowej realizowano na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę nr 37/931/08 z dnia 25.08.2008 r., zmienionej na wniosek inwestora w zakresie projektu zagospodarowania działki, po likwidacji zjazdu z ul. Krańcowej w ul. Mireckiego. Część tej inwestycji (skrzyżowanie przedłużenia ul. Krańcowej z ul. Kunickiego i ul. Wyścigową) realizowano w oparciu o sporządzony w trakcie budowy (w sierpniu 2009 r.) projekt „przeprojektowania skrzyżowania z włączeniem ul. Wyścigowej” bez uzyskania od projektanta – wymaganej art. 36a ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane²¹ – pisemnej kwalifikacji odstąpienia od zatwierdzonego projektu budowlanego i bez uzyskania koniecznej w tym zakresie zmiany decyzji o pozwoleniu na budowę. Stanowiło to naruszenie art. 36a ust. 1 ustawy Prawo budowlane, zgodnie z którym istotne odstąpienie od zatwierdzonego projektu budowlanego lub innych warunków pozwolenia na budowę jest dopuszczalne jedynie po uzyskaniu decyzji o zmianie pozwolenia na budowę. Urząd dokonał zmiany zamierzonego sposobu użytkowania drogi w rejonie skrzyżowania ul. Kunickiego z przedłużeniem ul. Krańcowej, m.in. poprzez budowę ścieżki rowerowej od ul. Kunickiego do ul. Żeromskiego, której nie przewidywał projekt zatwierdzony decyzją o pozwoleniu na budowę z dnia 25.08.2008 r. Zgodnie z Prawem budowlanym nie można prowadzić robót z pozwoleniem na budowę nieobejmującym całego zakresu prac i bez zatwierdzonego projektu. Kwestia kwalifikacji zmian dokonywanych w trakcie realizacji robót rozstrzygana powinna być przed ich podjęciem, a nie po ich zakończeniu.

²⁰ Dz.U. Nr 108, poz. 953 ze zm.

²¹ Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.

Niezgodnie z art. 144 ust. 1 Pzp dokonano zmiany postanowień umowy na budowę ul. Krańcowej zawartej 1 grudnia 2008 r. z Komunalnym Przedsiębiorstwem Robót Drogowych w Lublinie. Aneksiem z dnia 5 lipca 2010 r., w związku ze zwiększeniem zakresu rzeczowego, zwiększono łączną maksymalną wartość wynagrodzenia brutto z 53.110.000 zł do 55.710.000 zł, pomimo że w ogłoszeniu o zamówieniu, SIWZ ani w umowie z wykonawcą nie przewidziano możliwości dokonania takiej zmiany. Zaaniem NIK zwiększenie - w stosunku do przetargu - zakresu, ilości robót i wartości wynagrodzenia wynikało z niewłaściwego przygotowania inwestycji, o czym świadczą wprowadzone w trakcie wykonywania robót zmiany, takie jak: przeprojektowanie skrzyżowania ul. Krańcowej z ul. Kunickiego, zamknięcie wlotu ul. Mireckiego w ul. Krańcową i wykonanie dodatkowego odcinka ścieżki rowerowej. Ostateczna wartość wykonanych robót była większa o 2.245.598 zł od ceny ofertowej (53.093.905 zł) i wyniosła 55.339.503 zł. Między innymi o 27% (o 6.076,62 m²) zwiększona została (w porównaniu do przedmiaru robót stanowiącego przedmiot zamówienia) powierzchnia profilowania i zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni, o 15,3% (o 1.518,32 m²) powierzchnia chodników, o 59,2% (o 817,64 m²) powierzchnia ścieżki rowerowej, o 79,9% (o 10.383,34 m²) powierzchnia trawników i o 183,9% (420,96 m²) powierzchnia malowanych ręcznie grubowarstwowymi symboli.

2.3. Wydatki na budowę ul. Krańcowej od ul. Długiej do ul. Kunickiego, budowę ul. Grygowej od Al. Witosa do Drogi Męczenników Majdanka i budowę ul. Melgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Melgiew” ponoszone były zgodnie z umowami zawartymi z wykonawcami i harmonogramami rzeczowo-finansowymi. Płatności dokonywane były terminowo. Kontrola dziesięciu faktur o łącznej wartości 73.634.808,70 zł, stanowiącej 57,2% poniesionych wydatków na te zadania (128.638.888,55 zł), wykazała rzetelne rozliczanie robót. Faktury zawierały niezbędne elementy dowodu księgowego określone w art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości²², sprawdzone były pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym. Protokoły odbioru wykonanych robót budowlanych i kosztorysy, będące podstawą wystawienia faktur, spełniały wymogi określone w umowach zawartych z wykonawcami oraz w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót. W kosztorysach powykonawczych stosowano poziom cen określonych w kosztorysach ofertowych. Ceny jednostkowe, ilości wykonanych robót i ich wartość potwierdzone były przez inspektorów nadzoru inwestorskiego.

W terminach ustalonych w umowie o dofinansowanie projektu w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007 – 2013” zakończono rzeczową i finansową realizację przedłużenia ul. Krańcowej do ul. Kunickiego wraz z mostem na rzece Czerniejówce. Odbioru końcowego zbudowanej drogi dokonano 29.07.2010 r., a ostatnie wynagrodzenie zapłacono wykonawcy 23.09.2010 r., zgodnie z postanowieniami umowy o dofinansowanie. Wniosek o płatność końcową, złożony został w terminie i pozytywnie zweryfikowany pod względem formalnym i merytorycznym przez Instytucję Zarządzającą RPO WL.

2.4. NIK nie wnosi uwag do realizacji wniosków pokontrolnych, sformułowanych po przeprowadzonej w 2009 r. kontroli dotyczącej działań Urzędu na rzecz usprawnienia systemu transportowego Miasta w latach 2004-2009 (I półrocze), poza wnioskiem dotyczącym poprawy połączenia dzielnic południowych z północnymi, którego realizację ogranicza brak możliwości jej sfinansowania. W szczególności zwiększono absorpcję środków unijnych. O ile w 2008 r. nie współfinansowano z nich zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg, to w latach 2009, 2010 i 2011 (do 30.06) udział środków unijnych wyniósł odpowiednio 14,5%, 17,9% i 54,2%.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

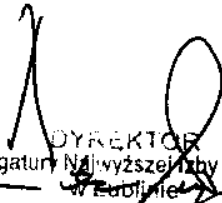
- 1) określenie zasad planowania, przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg publicznych,

²² Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223 ze zm.

- 2) zlecenie opracowania projektów budowlanych dla inwestycji drogowych po uprzednim zapewnieniu finansowania ich realizacji,
- 3) rzetelne ustalanie kosztów zadań inwestycyjnych na etapie ich przygotowania,
- 4) usuwanie rozbieżności i eliminowanie braków w dokumentacji przed wszczęciem postępowań o zamówienia publiczne,
- 5) zapewnienie spójności pomiędzy WPI a WPF, tj. obowiązującymi dokumentami przyjętymi przez Radę Miasta Lublin,
- 6) wyegzekwowanie należnej kary umownej za nieterminowe sporządzenie projektu przedłużenia ul. Melgiewskiej,
- 7) dokonanie rozliczenia rzeczowo-finansowego umów na opracowanie dokumentacji projektowych budowy ul. Melgiewskiej i drogi dojazdowej do węzła Dąbrowica,
- 8) zapewnienie kwalifikowania zamierzonego odstąpienia od zatwierzonego projektu lub warunków pozwolenia na budowę przed przystąpieniem do prac projektowych,
- 9) dokonywanie istotnych zmian postanowień umów w sprawach zamówień publicznych wyłącznie w przypadkach, gdy możliwość takiej zmiany i jej warunki przewidziano w ogłoszeniu o zamówieniu lub w SIWZ,
- 10) zlecenie projektów budowlanych inwestycji drogowych po ustaleniu założeń komunikacyjnych z nimi związanych.

Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, oczekuje przedstawienia przez Pana Prezydenta w terminie 21 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków, albo o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu prawo zgłoszenia na piśmie do dyrektora Delegatury NIK w Lublinie umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu. W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały właściwej komisji NIK.


DYREKTOR
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie

Adam Peziół