



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Krakowie

LKR.410.006.03.2015

P/15/033

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst jednolity

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/033 – Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Krakowie
Kontroler	Piotr Smyrak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93795 z 13 kwietnia 2015 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Powiatowy Zarząd Dróg w Bochni z siedzibą w Nowym Wiśniczu, ul. Limanowska 11, 32-720 Nowy Wiśnicz, zwany dalej <i>PZD w Bochni</i>
Kierownik jednostki kontrolowanej	Adam Korta, dyrektor od 17 lutego 2010 r. do 30 kwietnia 2015 r. <sup>1</sup> , Małgorzata Dąbrowska-Zysek, dyrektor od 15 czerwca 2015 r.  (dowód: akta kontroli str. 29-30, 1019)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia<sup>2</sup> utrzymanie obiektów mostowych i przepustów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i sprawność ruchu drogowego oraz zabezpieczenie środków finansowych adekwatnych do potrzeb remontowych, modernizacyjnych i utrzymaniowych<sup>3</sup>.

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła uchybienia i nieprawidłowości w takich czynnościach zarządczych, jak planowanie rozwoju sieci drogowej oraz długoterminowe planowanie finansowania tej sieci, ewidencji drogowych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji ich dotyczących, przeprowadzania obowiązkowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów oraz utrzymania tych obiektów w należyтым stanie technicznym, a także w zakresie inżynierii ruchu drogowego.

Podstawową nieprawidłowością w obszarze planowania zadań było niezrealizowanie ustawowego obowiązku opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej, a w konsekwencji – nieprzekazanie tego dokumentu organom właściwym do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego<sup>4</sup>. Powodem nieopracowania takiego projektu, jak wyjaśnił były dyrektor PZD, było nieprzydzielenie Zarządowi odpowiednich środków na zinventaryzowanie potrzeb i opracowanie projektu planu rozwoju sieci drogowej.

Nieprawidłowości w ewidencji drogowych obiektów inżynierskich polegały na błędnym ujmowaniu danych dotyczących tych obiektów, jak też na niezgodnościach pomiędzy poszczególnymi dokumentami ewidencyjnymi. W rezultacie nieprawidłowych danych w tych ewidencjach udzielono Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jak i dla Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie<sup>5</sup> niezetelnych informacji o drogach powiatowych. Ponadto stwierdzone w toku kontroli nieprawidłowości mogły być przyczyną nieprawidłowych opisów stanu technicznego niektórych obiektów w protokołach z przeglądu. Nieprawidłowości związane z ewidencją były również konsekwencją m.in.: zwłoki pracowników w składaniu wniosków o usunięcie numerów JNI, niestalenia numerów ewidencyjnych dla przepustów czy nieprawidłowego obliczenia średnich ocen stanu technicznego mostów. W ewidencji księ-

<sup>1</sup> Od 22 grudnia 2014 r. w okresie wypowiedzenia, zwolniony z obowiązku świadczenia pracy. W czasie nieobecności dyrektora PZD w Bochni do składania oświadczeń woli związanych z prowadzeniem bieżącej działalności upoważniony był zastępca dyrektora PZD w Bochni.

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

<sup>3</sup> Kontrolą objęto okres 2014-2015 (do czasu zakończenia kontroli), przy czym badaniami kontrolnymi objęto również stany faktyczne i działania wcześniejsze, mające wpływ na ocenę kontrolowanej działalności.

<sup>4</sup> Art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.), dalej: *ustawa o drogach publicznych*.

<sup>5</sup> Dalej odpowiednio: *GDDKiA* i *ZDW w Krakowie*.

gowej ujęto jedynie te odcinki dróg i te obiekty, na które PZD w Bochni do końca 2014 r. poniósł wydatki inwestycyjne, natomiast nie ujęto w ewidencji tych odcinków dróg i tych obiektów, na które nie poniesiono takich wydatków. Tym samym powiatowe drogi publiczne nie zostały dotychczas zinwentaryzowane, a sposób zaewidencjonowania w księgach rachunkowych nie odpowiada zasadzie rzetelności określonej w art. 4 ustawy o rachunkowości<sup>6</sup>.

W 2014 r. 12 mostów nie poddano obowiązkowym przeglądom stanu technicznego, a także nie przeprowadzono okresowych przeglądów przepustów o świetle otworu  $\geq 150$  cm. Ponadto należy zauważyć, że corocznych przeglądów drogowych obiektów inżynierskich nie wykonywano w roku poprzedzającym okres kontrolowany, tj. w 2013 r. Nieprawidłowe było również akceptowanie przez PZD w Bochni protokołów przeglądów, w których specjalista zewnętrzny niezgodnie ze stanem faktycznym identyfikował w latach 2010-2012 kontrolowane obiekty. Ponadto zaakceptowano protokoły z przeglądów okresowych bez określenia przydatności obiektu do dalszego użytkowania oraz stwierdzenia wykonania zaleceń z poprzednich przeglądów.

Działania PZD w Bochni związane z utrzymaniem w należyłym stanie technicznym obiektów mostowych były nieodpowiednie do potrzeb w tym zakresie, w tym w szczególności nie realizowano zaleceń wyszczególnionych w protokołach z okresowych przeglądów stanu technicznego. Ponadto stwierdzone w toku oględzin stany techniczne obiektów wskazywały na niewykonywanie robót utrzymaniowych polegających na zabezpieczeniu tych obiektów przed dalszą degradacją, poprzez niezapobieganie korozji elementów konstrukcyjnych oraz barier, niezabezpieczanie urządzeń odwadniających oraz dylatacyjnych, niezapobieganie przeciekom wód opadowych czy nieusuwanie roślinności z elementów konstrukcyjnych obiektów. Stąd nie uzyskano istotnej poprawy wskaźnika stanu technicznego obiektów mostowych, pomimo odtworzenia lub remontu 15 mostów w latach 2008-2014. Główną przyczyną nieprawidłowego utrzymywania drogowych obiektów inżynierskich był niedobór środków finansowych, jakie otrzymywał Zarząd od Starostwa Powiatowego, pomimo wykazywania w fazie ustalania rocznych planów finansowych potrzeb w zakresie remontów i odtworzenia mostów.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Wykonywanie działań planistycznych w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów**

Opis stanu faktycznego

##### **1.1. Plan rozwoju sieci drogowej**

PZD w Bochni nie dysponował opracowanym i zatwierdzonym planem rozwoju sieci drogowej. Pismem z 23 lutego 2015 r. główny specjalista w PZD w Bochni zwrócił się z wnioskiem do dyrektora jednostki o udzielenie zamówienia na *Opracowanie projektu rozwoju sieci drogowej w zakresie dróg powiatowych na terenie powiatu bocheńskiego*. W uzasadnieniu udzielenia zamówienia wskazał na przepis art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.), stosownie do którego do zarządcy drogi należy opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Stwierdził również, że *do obecnej chwili tut. Zarząd Dróg nie ma opracowanego planu rozwoju sieci drogowej co jest wymogiem ustawowym, w związku z czym koniecznym jest opracowanie takiego projektu*.

Realizację wniosku zatwierdził zastępca dyrektora PZD w Bochni w dniu 26 lutego 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 349-351)

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r., poz. 330 ze zm.), dalej: *ustawa o rachunkowości*.

W latach wcześniejszych PZD w Bochni podejmował działania zmierzające do pozyskania środków na sfinansowanie opracowania takiego dokumentu. W projekcie planu finansowego dochodów i wydatków na rok 2012 w ramach wydatków § 430 *Zakup usług pozostałych* w łącznej kwocie 5 600 000 zł, przewidziano 200 000 zł na *analizę stanu technicznego dróg, drogowych obiektów inżynierskich do opracowania założeń projektu planu rozwoju sieci dróg powiatowych*. W zatwierdzonym planie finansowym wydatki w § 430 ustalono na poziomie 3 022 558 zł, bez żadnych środków na wymienione zadanie. W kolejnych latach propozycje Zarządu zgłaszane do planu finansowego w zakresie wydatków w § 430, w tym obejmujące zadania związane z opracowaniem projektu planu rozwoju sieci drogowej, uzyskiwały akceptację w zatwierdzonym planie finansowym na poziomie 42,2% w 2013 r. i 54,5% w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 283-294)

W planie działalności PZD w Bochni na rok 2013 jednym z mierników realizacji celu operacyjnego *Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu bocheńskiego* było opracowanie planu rozwoju dróg powiatowych, z planowaną wartością do osiągnięcia na koniec roku – 30% (poprzez sporządzenie oceny stanu technicznego dróg). W sprawozdaniu PZD w Bochni z realizacji planu osiągnięty poziom wskaźnika określono na 10%, a jako przyczynę wystąpienia odchylenia podano brak zewnętrznych źródeł finansowania zadania oraz brak środków w budżecie powiatu.

(dowód: akta kontroli str. 268-282)

## 1.2. Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich

W PZD w Bochni nie były sporządzane dokumenty o nazwie *Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich* (względnie odrębne opracowania dla samych dróg oraz samych drogowych obiektów inżynierskich). Finansowanie tych zadań było przedmiotem rocznych planów jednostki w ramach budżetu powiatu bocheńskiego, przy czym plany te szczegółowo specyfikowały wyłącznie wydatki o charakterze inwestycyjnym. Wydatki bieżące związane z remontami i utrzymaniem obiektów mostowych i przepustów mieściły się w szerszej kategorii *wydatków na zakup usług* i miały charakter zagregowany, bez szczegółowego wskazania jakich obiektów, i w jakim zakresie, dotyczyły. Ponadto znacząca część tych zadań realizowana była siłami własnymi PZD w Bochni (grupa remontowa).

(dowód: akta kontroli str.168-174, 192-199, 219-230)

Obowiązek opracowywania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich wynika z przepisu art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych.

Zastępca dyrektora PZD w Bochni wyjaśnił, że projekt planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich jest uwzględniony w projektach planu finansowania jednostki na kolejne lata budżetowe, a także, że kwoty planowane na remont i utrzymanie tych obiektów mieszczą się w kwotach ogółem przeznaczonych na remonty i utrzymanie całej infrastruktury drogowej, bez ich szczegółowego podziału.

(dowód: akta kontroli str. 1016)

1.2.1. W projekcie planu finansowego na 2013 rok PZD w Bochni w rozdziale 60014 *Drogi publiczne powiatowe* przewidział m.in. wydatki: 2 000 tys. zł w § 427 *Zakup usług remontowych* (w tym m.in. remonty dróg, przepustów, mostów, a także np. naprawa i konserwacja kserokopierek i konserwacja p.poż.), 5 720 tys. zł w § 430 *Zakup usług pozostałych* (w tym m.in. zimowe utrzymanie dróg i mostów, remonty cząstkowe, naprawa przepustów, ocena stanu technicznego dróg, opracowanie projektów stałych organizacji ruchu, przeglądy okresowe dróg, mostów, aktualizacja ewidencji dróg i mostów, a także np. usługi komunalne, usługi pocztowe) oraz 28 413 tys. zł w § 605 *Wydatki inwestycyjne* (w tym m.in. 10 012 tys. zł na budowę 4 mostów i 429 tys. zł na opracowanie dokumentacji projektowej budowy/przebudowy 6 mostów i 1 przepustu). W zatwierdzonym planie finansowym z 16 stycznia

2013 r. kwoty wymienionych wydatków wyniosły: w § 427 – 0 zł, w § 430 – 2 412 tys. zł, w § 605 – 1 800 tys. zł (na dwa zadania niezwiązane z mostami i przepustami).

Z kolei w projekcie planu na 2013 rok w rozdziale 60078 Usuwanie skutków klęsk żywiołowych przewidziano wydatki: 200 tys. zł w § 427 (remonty dróg) i 300 tys. zł w § 605 (przebudowa i modernizacja dróg). W planie z 16 stycznia 2013 r. kwoty te wyniosły, odpowiednio, 0 zł i 50 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 153-174)

1.2.2. W projekcie planu finansowego na 2014 rok PZD w Bochni w rozdziale 60014 zaplanował m.in. wydatki: 1 000 tys. zł w § 427 *Zakup usług remontowych*, 4 990 tys. zł w § 430 *Zakup usług pozostałych* oraz 53 736 tys. zł w § 605 *Wydatki inwestycyjne* (w tym m.in. 15 100 tys. zł na budowę 3 mostów i 214 tys. zł na opracowanie dokumentacji projektowej budowy/przebudowy 4 mostów i 1 przepustu). W zatwierdzonym planie finansowym z 15 stycznia 2014 r. kwoty wymienionych wydatków wyniosły: w § 427 – 0 zł, w § 430 – 2 719,6 tys. zł, w § 605 – 13 200 tys. zł (na 21 zadań, w tym 4 850 tys. zł na odbudowę mostu JN1 30004002 w ciągu drogi powiatowej nr 2021 K w m. Stradomka).

Z kolei w projekcie planu na 2014 rok w rozdziale 60078 przewidziano wydatki: 200 tys. zł w § 427 (remonty dróg) i 200 tys. zł w § 605 (przebudowa i modernizacja dróg). W planie z 15 stycznia 2014 r. kwoty te wyniosły, odpowiednio, 0 zł i 955,2 tys. zł. Zaplanowano również 50 tys. zł w § 430.

(dowód: akta kontroli str. 175-199)

1.2.3. W projekcie planu finansowego na 2015 rok PZD w Bochni w rozdziale 60014 zaplanował m.in. wydatki: 2 500 tys. zł w § 427 *Zakup usług remontowych*, 4 730 tys. zł w § 430 *Zakup usług pozostałych* oraz 49 386 tys. zł w § 605 *Wydatki inwestycyjne* (w tym m.in. 10 100 tys. zł na budowę 3 mostów, 150 tys. zł na przebudowę 1 przepustu i 214 tys. zł na opracowanie dokumentacji projektowej budowy/przebudowy 4 mostów i 1 przepustu). W zatwierdzonym planie finansowym z 16 stycznia 2015 r. kwoty wymienionych wydatków wyniosły: w § 427 – 0 zł, w § 430 – 2 386 tys. zł, w § 605 – 6 205 tys. zł (na 8 zadań, w tym 50 tys. zł na budowę 1 przepustu).

Z kolei w projekcie planu na 2015 rok w rozdziale 60078 przewidziano wydatki: 200 tys. zł w § 427 (remonty dróg) i 200 tys. zł w § 605 (przebudowa i modernizacja dróg). W planie z 16 stycznia 2015 r. kwoty te wyniosły, odpowiednio, 0 zł i 280 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 200-230)

### 1.3. Realizacja planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich

W PZD w Bochni nie wprowadzono procedur ustalania rzeczowych i finansowych potrzeb w zakresie obiektów mostowych i przepustów. Źródłem informacji o takich potrzebach były protokoły okresowych kontroli obiektów mostowych, w których – w konsekwencji ustaleń przeglądów – formułowano zalecenia do realizacji, podpisywane przez dyrektora PZD w Bochni. I tak np. na 44 protokoły z 2014 roku w 41 (93,2%) odnotowano potrzebę poprawy stanu technicznego obiektów poprzez: remont obiektu z podniesieniem jego nośności (23), przeprowadzenie prac remontowych w mniejszym (różnym) zakresie (10), czy też przebudowę mostu (8). Tylko w 3 przypadkach stan obiektów mostowych nie wymuszał podejmowania takich działań, choć i tam zalecano podjęcie prac „okołomostowych”, jak np. *montaż barier sprężystych na dojazdach czy ujęcie wód opadowych przed obiektem*.

Konsekwencją rozmiaru potrzeb w zakresie remontów i przebudów obiektów mostowych, niemożliwych do sfinansowania w skali jednorocznego budżetu powiatu bocheńskiego, było ponawianie tych samych zadań w kolejnych projektach planu finansowego PZD w Bochni na poszczególne lata. Na przykład zadania pn. opracowanie dokumentacji projektowej budowy/przebudowy mostów w ciągu drogi nr 1444 K w m. Chrostowa (55 tys. zł), w m. Nieprześnia (40 tys. zł) oraz w ciągu drogi nr 2082 K w m. Królówka (44 tys. zł) powtórzono w projektach planu finansowego na lata 2013, 2014 i 2015.

(dowód: akta kontroli str. 811-898, 1016)

W efekcie przyjętych planów, z uwzględnieniem ich zmian, w latach 2013-2015 (do czasu kontroli), na budowę, przebudowę, remonty i utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich wydatkowano:

- w 2013 roku – 1 923,5 tys. zł
  - ✓ odbudowa mostu JNI 30004959 w Królówce – 845,9 tys. zł,
  - ✓ budowa mostu JNI 30004962 w Zawadzie – 995,2 tys. zł,
  - ✓ opracowanie dokumentacji projektowej dla odbudowy mostu JNI 30004002 w Stradomce – 65,6 tys. zł,
  - ✓ remonty i utrzymanie przepustów – 16,9 tys. zł;
- w 2014 roku – 8 074,6 tys. zł
  - ✓ odbudowa mostu JNI 30004002 w Stradomce – 7 867,4 tys. zł,
  - ✓ odbudowa przepustu w ciągu drogi nr 1447 K w m. Rajbrot – 151,5 tys. zł,
  - ✓ remonty i utrzymanie przepustów – 55,7 tys. zł;
- w 2015 r. – 0 zł.

W latach 2013-2014 wykonanie planu wydatków inwestycyjnych (po zmianach) wyniosło 100%.

(dowód: akta kontroli str. 231-242, 267, 1000)

W dłuższej perspektywie czasowej – począwszy od 2007 roku – wydatki PZD w Bochni na remonty (o charakterze kapitałowym) oraz budowę/przebudowę drogowych obiektów inżynierskich wyniosły 31 346 tys. zł i objęły 19 mostów i 5 przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 361-363)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Wbrew postanowieniom przepisu art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, stanowiącego, że do zarządcy drogi należy opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, PZD w Bochni – pomimo podejmowanych działań – nie zdołał zrealizować tego obowiązku.

(dowód: akta kontroli str. 268-294)

Były dyrektor PZD w Bochni wyjaśnił, że dla potrzeb opracowania projektów planów rozwoju sieci drogowej niezbędne są wcześniej przeprowadzone oceny stanu technicznego dróg, projekty stałej organizacji ruchu i pomiar ruchu, które realizowane są dopiero aktualnie, ponieważ wcześniej nie pozwoliły na to ograniczone środki finansowe będące w dyspozycji powiatu bocheńskiego.

(dowód: akta kontroli str. 1021)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że plany finansowe PZD w Bochni, jakkolwiek dotyczyły finansowania statutowych zadań jednostki, tj. budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg i drogowych obiektów inżynierskich, w ocenie NIK, nie były wystarczającym instrumentem do realizacji obowiązku z art. 20 ust. 2 ustawy o drogach publicznych. Nie uwzględniały bowiem potrzeb utrzymywania tych obiektów w odpowiednim stanie technicznym, a ponadto nie zabezpieczały wieloletniego racjonalnego gospodarowania drogowymi obiektami inżynierskimi. Istotnym mankamentem planu finansowego jest również jego roczność, co ma szczególne znaczenie w sytuacji ograniczonych możliwości budżetu w stosunku do potrzeb oraz kształtowania działań utrzymaniowych w wieloletniej perspektywie. W tej sytuacji zasadnym wydaje się tworzenie planów o dłuższej, np. pięcioletniej perspektywie czasowej, hierarchizujących potrzeby w zakresie finansowania drogowych obiektów inżynierskich na podstawie jednoznacznych, zobiektywizowanych kryteriów.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie brak planu rozwoju sieci drogowej. Jednocześnie NIK ocenia pozytywnie podjęte działania w celu sfinansowania planu rozwoju sieci drogowej, a także podejmowanie działań w celu uwzględnienia w rocznych planach finansowych niezbędnych środków na modernizację drogowych obiektów inżynierskich.

## 2. Wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia ewidencji obiektów inżynierskich i sporządzania informacji dotyczących tych obiektów

Opis stanu faktycznego

### 2.1. Założenie i aktualizowanie ewidencji obiektów mostowych i przepustów

Ewidencja, prowadzona w PZD w Bochni w formie elektronicznej, wdrażana była stopniowo, jako efekt kolejnych umów zawieranych z Lehmann + Partner Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Koninie, których przedmiotem było m.in.:

- nr 1109/2007 z 10 września 2007 r. – ewidencja dróg w Bochni,
- nr PZD 34/12/2008 z 24 czerwca 2008 r. – ewidencja dróg z dostawą oprogramowania do ewidencji obiektów mostowych,
- nr PZD 273/73/2011 z 8 września 2011 r. – aktualizacja systemu referencyjnego i fotorejestracji,
- nr ZP.272.10A.2013 z 11 marca 2013 r. – aktualizacja ewidencji dróg,
- nr ZP.272.90.2014 z 15 października 2014 r. – aktualizacja ewidencji dróg, wykonanie projektów stałej organizacji ruchu (aneksem nr 3 z 16 kwietnia 2015 r. termin realizacji umowy przedłużono do 26 czerwca 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 295-343)

W rezultacie PZD w Bochni dysponował m.in. elektronicznymi książkami dróg, mapą techniczno-eksploatacyjną (stan: maj 2013) oraz książkami obiektów mostowych i wykazem obiektów mostowych. W trakcie kontroli dodatkowo przedłożono – w formie papierowej – 6 kart obiektów mostowych (opracowanych w wyniku zamówienia PZD w Bochni z 3 marca 2015 r.) oraz wykaz przepustów o świetle otworu równym 150 cm lub większym (sporządzony przez PZD w Bochni w trakcie kontroli).

Książki obiektów mostowych, karty obiektów mostowych i wykaz obiektów mostowych mają układ zgodny ze wzorami określonymi w załącznikach nr 4, 5 i 6 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych<sup>7</sup>

Książki obiektów mostowych (56) założone zostały – wg informacji zamieszczonych na ich pierwszej stronie – 9 września 2008 r.

(dowód: akta kontroli str. 457, 524-542, 543-545, 567-763, 978-982, 1008-1014)

Ewidencja przepustów prowadzona w PZD w Bochni, oprócz opracowanego w trakcie kontroli NIK wykazu przepustów o świetle otworu równym 150 cm lub większym, obejmowała tylko zestaw odręcznych szkiców w podziale na poszczególne drogi, wg rosnącego kilometrażu. Każdemu przepustowi odpowiadały dwa rysunki – rzut z góry, obrazujący położenie przepustu względem nasypu drogi i jego długość, oraz przekrój poprzeczny, z wymiarami światła otworu oraz wysokością naziomu. Pod szkicami określono rodzaj przepustu (np. betonowo-rurowy).

(dowód: akta kontroli str. 764-772)

### 2.2. Wypełnianie zadań związanych z ochroną obiektów mostowych przed ruchem pojazdów nienormatywnych

2.2.1. W okresie 2014-2015 (I kw.) do PZD w Bochni wpłynęło 5 wniosków Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Oddział w Krakowie o uzgodnienie przejazdów pojazdów nienormatywnych – wszystkie w związku z zezwoleniami kategorii VII. Stosownie do art. 64d ustawy Prawo o ruchu drogowym<sup>8</sup> PZD w Bochni uzgodnił trasę pojazdów nienormatywnych w terminie do 7 dni roboczych od dnia otrzymania pisemnego zapytania organu wydającego zezwolenie – w dwóch przypadkach zmieniając proponowaną trasę przejazdu. Uzgodnione trasy przejazdu nie obejmowały obiektów mostowych w zarządzie PZD w Bochni.

<sup>7</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.), dalej: *Prawo o ruchu drogowym*.

W ww. okresie do PZD w Bochni nie wpływały pisemne zawiadomienia od podmiotów posiadających zezwolenia kategorii V i VI o terminie i trasie planowanego przejazdu drogami powiatowymi powiatu bocheńskiego.

(dowód: akta kontroli str. 959-961)

2.2.2. W kwietniu 2015 r. Małopolski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego nie dysponował informacjami na temat liczby przeprowadzonych kontroli ruchu drogowego oraz ujawnionych przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych niezgodnie z obowiązującymi przepisami przez obiekty mostowe, w tym pozostające w zarządzie PZD w Bochni, ponieważ [...] *program przypisany Inspekcji Transportu Drogowego nie gromadzi statystyk dotyczących przypadków przejazdu pojazdów przez obiekty mostowe.*

Z informacji Komendanta Powiatowego Policji w Bochni wynika, że w okresie 2014-2015 (I kw.) *nie przeprowadzono żadnych kontroli ruchu drogowego przewozów nienormatywnych oraz nie ujawniono przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych niezgodnie z obowiązującymi przepisami przez obiekty mostowe pozostające w zarządzie [...] PZD w Bochni.*

(dowód: akta kontroli str. 31-34)

### 2.3. Numery inwentarzowe mostów i przepustów

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w grudniu 2008 r. nadał JNi czterem mostom, natomiast w lutym 2009 r. takie numery nadał 55 mostom, będącym w zarządzie PZD w Bochni.

Pismem z 17 marca 2005 r. PZD w Bochni zwrócił się do GDDKiA z wnioskami wykreślenie JNi dwóch obiektów mostowych (JNi 30004000, JNi 30004003), a pismem z 5 maja 2015 r. – o wykreślenie JNi jednego obiektu mostowego (JNi 30004003) oraz o przeniesienie JNi dwóch obiektów (JNi 30004002, JNi 30004959). Uzasadnieniem wniosków o wykreślenie trzech numerów była zamiana mostów na przepusty w wyniku prac wykonanych w 2009 roku, a wniosków o przeniesienie 2 numerów – *rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego mostu* (w 2013 i 2014 roku).

(dowód: akta kontroli str. 423-442)

Numery ewidencyjne dla przepustów ustalone zostały w trakcie kontroli NIK, wyłącznie dla obiektów o świetle otworu  $\geq 150$  cm.

(dowód: akta kontroli str. 978-982)

### 2.4. Informacje o sieci dróg publicznych

2.4.1. Informacje o sieci dróg publicznych PZD w Bochni przesłał do GDDKiA:

- wg stanu na 31 grudnia 2012 roku – pismem ZID.4130.1.2013 z 27 marca 2013 r. (wysłanym w tym dniu),
- wg stanu na 31 grudnia 2013 roku – pismem ZID.4130.5.2013 z 19 marca 2014 r. (wysłanym w tym dniu),
- wg stanu na 31 grudnia 2014 roku – pismem ZID.4130.8.2014 z 30 marca 2015 r. (wysłanym 31 marca 2015 r.),

tj. w terminach zgodnych z wymogiem § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie trybu sporządzania informacji o sieci dróg publicznych<sup>9</sup>, na formularzach zgodnych ze wzorami stanowiącymi załącznik do rozporządzenia.

Z informacji dla GDDKiA wynikało, że wg stanu na 31 grudnia 2014 r. PZD w Bochni zarządza 56 obiektami mostowymi (wszystkie poza granicami administracyjnymi miast), z tego 49 z betonu zbrojonego (o średniej ocenie 4,0 punkty), 4 z betonu sprężonego (o średniej ocenie 2,1 punktu) i 3 drewnianymi (o średniej ocenie 1,8 punktu). Suma długości mostów wynosiła 1 245,55 m, a suma ich powierzchni – 11 688,62 m<sup>2</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 476-517)

2.4.2. Pismem z 23 marca 2015 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich (ZDW) w Krakowie, powołując się na rozporządzenie w sprawie trybu sporządzania informacji o sieci dróg publicznych, zwrócił się m.in. do PZD w Bochni o przesłanie map techniczno-eksploatacyjnych w terminie

<sup>9</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. Nr 67, poz. 583).



do 10 kwietnia 2015 r. oraz wykazu mostów i wiaduktów, z zakresem danych określonym w załączniku do pisma. W odpowiedzi z 7 kwietnia 2015 r. (wysłanej 9 kwietnia 2015 r.) PZD w Bochni przekazał „Wykaz mostów i wiaduktów powiatu bocheńskiego” wg stanu na 31 grudnia 2014 r., natomiast nie przesłał mapy techniczno-eksploatacyjnej. Według tej informacji w zarządzie PZD w Bochni znajdowało się 56 obiektów mostowych, z tego 50 z betonu zbrojonego, 3 z betonu sprężonego oraz 3 drewniane. Ich łączna długość wynosiła 1 245 m, a powierzchnia – 11 688,6 m<sup>2</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 443-450)

## 2.5. Organizacja „służby mostowej”

Zarówno statut PZD w Bochni<sup>10</sup>, jak i jego regulamin organizacyjny<sup>11</sup>, nie przewidywały funkcjonowania odrębnej komórki organizacyjnej, odpowiedzialnej za zarządzanie drogowymi obiektami inżynierskimi. Struktura PZD w Bochni składała się ze stanowisk pracy, w tym m.in. ze stanowiska głównego specjalisty ds. przygotowania inwestycji i zarządzania pasem drogowym oraz podległego mu stanowiska ds. ewidencji dróg i obiektów inżynierskich, a także ze stanowiska ds. budowy i remontów dróg oraz obiektów inżynierskich, stanowiska ds. nadzoru nad bieżącym utrzymaniem dróg i obiektów inżynierskich oraz stanowiska ds. bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich. Ustalone w zakresach czynności zadania pracowników PZD w Bochni, zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach, w tym wymienionych, na ogół odnosiły się łącznie do dróg i drogowych obiektów inżynierskich, np.:

- nadzór nad bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej i mostowej oraz obiektów inżynierskich zarządzanych przez PZD (zastępca dyrektora),
- opracowywanie planów remontów dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz planów ich bieżącego utrzymania (inspektorzy nadzoru inwestorskiego zatrudnieni na stanowiskach ds. budowy i remontów dróg oraz obiektów inżynierskich oraz ds. nadzoru nad bieżącym utrzymaniem dróg i obiektów inżynierskich),
- nadzór nad bieżącym utrzymaniem dróg i drogowych obiektów inżynierskich (majster zatrudniony na stanowisku ds. bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich).

Jedynie zadania odnoszące się wyłącznie do obiektów mostowych (przepustów) przypisano w zakresie czynności starszego inspektora na stanowisku ds. ewidencji dróg i drogowych obiektów inżynierskich – prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich oraz prowadzenie okresowej kontroli ich stanu technicznego (pkt II.4. zakresu czynności).

(dowód: akta kontroli str. 3-27, 44-89)

W zakresach czynności pracowników PZD w Bochni nie uwzględniono niektórych zadań z katalogu wymienionego w art. 20 ustawy o drogach publicznych, a następnie powtórzonych w statucie i regulaminie organizacyjnym. W szczególności odnosi się to do zadań: *opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* (pkt 1), *sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad* (pkt 9a) oraz *dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego* (pkt 15).

(dowód: akta kontroli str. 3-10, 11-27, 41-89)

Spośród pracowników PZD w Bochni cztery osoby posiadały uprawnienia budowlane w specjalności drogowej (w różnym zakresie), ale żaden – w specjalności mostowej.

(dowód: akta kontroli str. 90-95)

Porównanie danych ze sprawozdań Z-03 o zatrudnieniu i wynagrodzeniach za I kwartał lat 2010-2015 wskazuje na wzrost zatrudnienia w PZD w Bochni. Przeciętna liczba zatrudnionych wynosiła w tych latach kolejno: 13,0 (2010), 16,5 (2011), 18,5 (2012), 19,0 (2013), 18,0 (2014) i 20,5 (2015).

(dowód: akta kontroli str. 983-989)

<sup>10</sup> Załącznik do uchwały Nr XXXIII/284/2006 Rady Powiatu w Bochni z dnia 29 czerwca 2006 r., zmieniony uchwałą Nr XLVIII/418/2010 Rady Powiatu w Bochni z dnia 27 października 2010 r.

<sup>11</sup> Załącznik do uchwały Nr 60/2011 Zarządu Powiatu w Bochni z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Powiatowego Zarządu dróg w Bochni z/s w Nowym Wiśniczu, zmieniony uchwałą Nr 32/2015 Zarządu Powiatu w Bochni z dnia 17 lutego 2015 r.

W PZD w Bochni nie zostały ustalone procedury w zakresie przeprowadzania przeglądów dróg i obiektów mostowych, prowadzenia i aktualizowania wymaganej dokumentacji ewidencyjnej oraz ustalania rzeczowych i finansowych potrzeb remontowych. Zastępca dyrektora wyjaśnił, że procedur takich nie wprowadzono głównie z powodu braku pracownika posiadającego odpowiednie uprawnienia w specjalności mostowej. Dodał, że w PZD w Bochni problem jest dostrzegany i w najbliższym czasie planuje się stworzenie stanowiska inspektora ds. obiektów mostowych i przepustów, odpowiedzialnego za infrastrukturę mostową i przepusty zlokalizowane w ciągu dróg powiatowych, w tym za ww. zagadnienia.

(dowód: akta kontroli str. 1016)

W okresie od 2011 roku w PZD w Bochni przeprowadzona została jedna kontrola zewnętrzna w zakresie stanu technicznego obiektów mostowych – w dniu 25 lipca 2012 r. przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Bochni. Przedmiotem kontroli było m.in. sprawdzenie realizacji obowiązku usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku ostatniej kontroli okresowej 10 obiektów mostowych. Do kontroli wybrano obiekty, w stosunku do których w wyniku kontroli okresowej nie wniesiono uwag (7), lub takie, które znajdowały się w tym czasie w trakcie przebudowy (3), w związku z czym Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Bochni nie sformułował żadnych zaleceń pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 546-552)

## 2.6. Liczba obiektów mostowych i przepustów na drogach zarządzanych przez PZD

Z informacji sporządzonej dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wg stanu na 31 grudnia 2014 r. (po dwóch korektach) na drogach zarządzanych przez PZD w Bochni znajdowało się 56 obiektów mostowych, z tego: 39 z betonu zbrojonego o średniej ocenie 3,94 punktu, 13 stalowych o średniej ocenie 3,14 punktu oraz 4 z betonu sprężonego o średniej ocenie 2,99 punktu. Łączna średnia ważona stanu technicznego wszystkich obiektów wyniosła wg informacji 3,36 punktu.

(dowód: akta kontroli str. 520-521)

Spośród ww. obiektów mostowych w 2014 r. okresową kontrolą roczną (przeгляд podstawowy) objęto 44 obiekty. Spośród nich 14 uzyskało ocenę 2 punkty, 19 – od 2,23 do 2,92 punktu, a 7 – ocenę 3 punkty. Pozostałe 4 obiekty uzyskały kolejno oceny: 3,08, 3,80, 4,00 i 4,67 punktu.

(dowód: akta kontroli str. 522-523, 811-898)

Według sprawozdania z działalności PZD w Bochni w roku 2014 w ciągu dróg powiatowych powiatu bocheńskiego zlokalizowanych jest 508 przepustów o średnicy rur przepustowych od Ø 30cm do Ø 160cm.

(dowód: akta kontroli str. 103, 1000)

Księgowa wartość brutto drugiej grupy środków trwałych *Obiekty inżynierii lądowej i wodnej* na dzień 31 grudnia 2014 r. wyniosła w PZD w Bochni 127 938,9 tys. zł, kwota umorzenia – 17 417,9 tys. zł, a wartość po umorzeniu – 110 520,9 tys. zł. Dla obiektów mostowych odpowiednie kwoty to: wartość brutto – 26 390,7 tys. zł, umorzenie – 3 043,1 tys. zł, a wartość netto – 23 347,6 tys. zł.

W ewidencji wartościowej PZD w Bochni ujęto 34 drogi powiatowe (na 48) oraz 13 mostów (na 56). Powyższe kwoty brutto stanowią odzwierciedlenie nakładów inwestycyjnych poniesionych na te drogi i mosty od 1 stycznia 1999 r. Przejęcie ich z tą datą od Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Krakowie nastąpiło wyłącznie w ewidencji ilościowej, bez określenia wartości przekazanego mienia.

(dowód: akta kontroli str. 352-360)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Ewidencja opracowana przez Lehmann + Partner Polska Sp. z o.o. w ramach umów z PZD w Bochni zawierała niezgodności ze stanem faktycznym, bowiem:

a) książki dróg:

– według danych w tabeli 8 kol. 39 i w tabeli 3 kol. 31 PZD w Bochni zarządza 164 lub 170 mostami oraz 3 613 przepustami;

- książki (48), założone – według wpisu na pierwszej stronie – 26 kwietnia 2013 r., nie zawierają żadnych wpisów m.in. w dziale IV „Wykaz dzienników objazdu dróg – kontroli stanu technicznej sprawności odcinka drogi” i V „Wykaz protokołów kontroli okresowych stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi” (podobnie jak w działach II, VI i VII);
  - w książce drogi nr 1424 K długość mostu zlokalizowanego w jej ciągu określono jako 0,8 m, a w książce drogi nr 1443 K – 0,0 m (jednego z dwóch);
  - jako upoważnioną do dokonywania wpisów wskazano osobę niebędącą pracownikiem PZD w Bochni;
  - od założenia w książkach nie dokonywano aktualizacji;
- b) książki obiektów mostowych:
- na pierwszej stronie wpisane zostały nieprawidłowe jednolite numery identyfikacyjne (JNI) (książki założono przed nadaniem przez GDDKiA numerów JNI obiektom zarządzanym przez PZD w Bochni) oraz nazw miejscowości, w których znajdują się obiekty (wpisano nazwy gmin); w rezultacie – wg książek – PZD w Bochni zarządza np. 11 obiektami mostowymi w Bochni, podczas gdy faktycznie – żadnym;
  - książki (56) nie zawierają żadnych wpisów m.in. w dziale III „Wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu – przeglądów podstawowych i protokołów okresowych kontroli stanu technicznego, przydatności do użytkowania i estetyki obiektu oraz jego otoczenia – przeglądów rozszerzonych prowadzonych co najmniej raz na pięć lat” (podobnie jak w działach IV, V, VI i VII);
  - jako upoważnioną do dokonywania wpisów wskazano osobę niebędącą pracownikiem PZD w Bochni;
  - od założenia w książkach nie dokonywano aktualizacji;
- c) mapa techniczno-eksploatacyjna:
- zawiera szereg błędów w nazwach miejscowości powiatu bocheńskiego, np. Bartucice zamiast Bratucice, Błędno zamiast Beldno, Cerkiew zamiast Cerekiew, Czyrzychka zamiast Czyżyczka, Drwina zamiast Drwinia, Ubrzeże zamiast Ubrzeż, Wola Wieruszowska zamiast Wola Wieruszycza;
  - nie zaznaczono na niej niektórych obiektów mostowych (lub zaznaczono w lokalizacji różniącej się od faktycznej o kilka kilometrów), np. JNI 30004944 na drodze nr 2075 K, JNI 30004953 na drodze nr 2081 K, JNI 30004961 na drodze nr 2084 K, względnie zaznaczono obiekty, które nie figurują w ewidencji, np. most na drodze nr 2086 K (km 4+858);
  - numerem 1619 zaznaczono dwie drogi – właściwą oraz fragment drogi nr 2072 K, numerem 2011 (nieistniejąca droga) zaznaczono fragment drogi nr 1424 K, drogę nr 2000 K oznaczono jako nr 1 oraz nie zaznaczono drogi nr 1446 K;
  - nieprecyzyjnie oznaczono nazwy niektórych miejscowości, np. Szeroka Wieś (część Lipnicy Górnej), Winkiel (część Rajbrotu) czy Polska Wieś (część Gawłowa<sup>12</sup>, dodatkowo – w miejscu, w którym powinna być zaznaczona miejscowość Słomka);
  - drogi powiatowe oznaczono kolorem niebieskim zamiast – stosownie do załącznika nr 3 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych – fioletowym;
  - nie zastosowano znaków umownych wg załącznika jw. – „ograniczenia skrajni drogowej” i „pochylenie większe od 5%”;
- d) wykaz obiektów mostowych:
- obejmuje 60 obiektów mostowych, w tym 1 most na drodze nr 1444 K, 1 most na drodze nr 2077 K, 1 most na drodze nr 2086 K i 2 mosty na drodze nr 2095 K, które przebudowano na przepusty;
  - nie obejmuje mostu JNI 30004975 na drodze nr 2094 K;

<sup>12</sup> Na podstawie rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 13 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu urzędowych nazw miejscowości i ich części (Dz. U. z 2013 r., poz. 200).

- nie zawiera wpisów w kol. 31 „Ocena stanu technicznego obiektu w skali 0-5”, a w kol. 30 „Aktualna nośność użytkowa” – tylko dla 4 obiektów (w tym 2 nieistniejących).

(dowód: akta kontroli str. 457, 460-472, 524-542)

W wyjaśnieniach w sprawie niezetelności materiałów ewidencyjnych przygotowanych przez Lehmann + Partner Sp. z o.o. były dyrektor PZD w Bochni opisał m.in. technologię ewidencjonowania obiektów inżynierskich w 2008 r. w programie SibView5, której konsekwencją były pewne błędy, które nie zostały skorygowane we właściwym czasie, w tym liczba 3 613 przepustów, obejmująca zarówno obiekty pod jezdnią, jak i pod zjazdami na pola, do budynków itp., którymi PZD w Bochni nie zarządzał. Potwierdził, że mapa techniczno-eksploatacyjna zawierała błędne nazwy miejscowości powiatu bocheńskiego, co firma Lehmann + Partner wytłumaczyła błędami w ogólnodostępnej mapie, z której korzystała. W odniesieniu do obiektów mostowych przyznał, że w jednym przypadku na mapę naniesiono obiekt w lokalizacji, w której rzeczywiście nie istniał, i również w jednym przypadku brak było naniesienia obiektu w lokalizacji, w której rzeczywiście był. Dodał, że PZD w Bochni wystąpi do wykonawcy o korektę w mapie wszystkich zauważonych przez kontrolera błędów i jej sporządzenie wg rzeczywistego stanu na 2013 rok, co – po wstępnych ustaleniach – nastąpi bez dodatkowego wynagrodzenia.

W odniesieniu do książek obiektów mostowych były dyrektor wyjaśnił m.in., że:

- zostały one założone w 2008 r., przed nadaniem obiektom mostowym JNI przez GDDKiA, a numery umieszczone w książkach miały charakter techniczny i były utworzone na potrzeby sporządzenia ewidencji;
- kilometraż obiektów w tych książkach został przyjęty wg pikietażu lokalnego, ponieważ w 2008 r. nie pozyskano danych na temat kilometrażu dróg powiatowych rozpoczynających swój bieg w innych powiatach;
- podczas tworzenia ewidencji lokalizację obiektów określano wg nazwy siedziby gminy, stąd nie odpowiada ona nazwom miejscowości najbliższych w stosunku do tych obiektów;
- w okresie 2010-2014 *wybudowano 11 nowych obiektów mostowych, w związku z tym „stare” książki obiektów zawierają parametry starych obiektów, a nowe parametry uwzględnione zostały w przekazanym wykazie obiektów mostowych kontrolującemu – stąd te rozbieżności.*

Były dyrektor wyjaśnił, że pozostawienie w wykazie 60 obiektów mostowych wynikało z przeoczenia czterech z nich, które winny być z tego wykazu usunięte z powodu przebudowania na przepusty.

W konkluzji były dyrektor nawiązał do zbliżającej się do końca realizacji zamówienia PZD w Bochni na aktualizację ewidencji dróg powiatowych oraz wskazał na zasadność rozważenia potrzeby zatrudnienia osoby z uprawnieniami o specjalności mostowej, która na bieżąco będzie aktualizowała ewidencję.

(dowód: akta kontroli str. 1024-1026)

**2.** Wykaz przepustów o świetle otworu  $\geq 150$  cm, wymagany na podstawie § 15 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, sporządzono w PZD w Bochni dopiero w trakcie kontroli NIK, w sposób nieodpowiadający wzorowi nr 4 w załączniku nr 6 do rozporządzenia, tj. bez kolumn 20 i 21 „Normatyw, według którego zaprojektowano (przebudowano) obiekt” oraz 23 „Nienormatywność”.

(dowód: akta kontroli str. 978-982)

Były dyrektor PZD w Bochni w złożonych wyjaśnieniach nie odniósł się do przyczyn braku wykazu przepustów w czasie, gdy kierował jednostką, lecz odwołał się do pozyskanej informacji o fakcie przekazania takiego wykazu w trakcie kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 1023)

**3.** Porównanie zapisów w ewidencji PZD w Bochni z dokumentami późniejszymi („Wykaz mostów i wiaduktów powiatu bocheńskiego”, przesłany do ZDW w Krakowie w kwietniu 2015 r., sprawozdanie z działalności PZD w Bochni za rok 2014) wykazuje rozbieżności, np.

- łączna długość 48 dróg powiatowych wg ewidencji wynosi 305,495 km, natomiast w sprawozdaniu za 2014 r. – 306,296 km; różnice +/- od 3 m do 749 m dotyczą 12 dróg,

- lokalizacja obiektów mostowych na mapie techniczno-eksploatacyjnej (kilometraż) różni się od takiej lokalizacji w wykazie dla ZDW w Krakowie w przypadku 49 mostów, a tylko w 6 przypadkach jest zgodna (jednego mostu nie ma na mapie);
- parametry obiektów mostowych (długość, szerokość jezdni, nośność użytkowa i materiał konstrukcyjny dźwigarów) wg mapy i wykazu dla ZDW w Krakowie są w pełni zgodne tylko w odniesieniu do 10 obiektów; w przypadku pozostałych 55 występują różnice w przynajmniej jednym elemencie.

Porównanie mapy techniczno-eksploatacyjnej z ewidencyjnym wykazem obiektów mostowych również wykazuje rozbieżności, np. lokalizacja mostu JNI 30004953 w ciągu drogi nr 2081 K różni się o 1,344 km, a mostu JNI 30004961 w ciągu drogi nr 2084 K – o 3,455 km.

(dowód: akta kontroli str. 96-152, 452-456, 457, 460-472, 524-542, 1000)

W odpowiedzi na pytanie o przyczyny różnic pomiędzy danymi dotyczącymi tych samych obiektów w ewidencji i sprawozdawczości PZD w Bochni zastępca dyrektora wyjaśnił, że problem ten zauważono w 2014 roku i w związku z tym podjęto działania zmierzające do aktualizacji ewidencji dróg i ich kilometrażu, co umożliwi określenie położenia obiektów mostowych. Dodał, że do zarządów dróg powiatów sąsiednich wystosowano propozycję partycypacji finansowej przy geodezyjnym ustaleniu granic powiatów w miejscach przebiegu dróg powiatowych oraz że zauważone różnice zostaną usunięte podczas aktualizacji ewidencji.

(dowód: akta kontroli str. 1017)

4. Oprócz przepustów o świetle  $\geq 150$  cm, których wykaz i numerację opracowano w trakcie kontroli NIK (54 obiekty), dla żadnego z pozostałych przepustów PZD w Bochni nie ustalił numeru ewidencyjnego, czym naruszono przepis § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych. Nie była również znana dokładna liczba przepustów w zarządzie jednostki, ponieważ liczba 508 przepustów, podawana w rocznych sprawozdaniach z działalności, miała się odnosić tylko do przepustów rurowych o średnicy od  $\varnothing 30$ cm do  $\varnothing 160$  cm. Z wykazu przepustów sporządzonych w trakcie kontroli wynika, że w ciągu dróg powiatowych powiatu bocheńskiego znajdują się również inne rodzaje przepustów (np. ramowe, łukowe), a także przepusty o znacznie większym świetle otworu.

(dowód: akta kontroli str. 103, 978-982, 1000)

Były dyrektor wyjaśnił, że nieustalenie numerów ewidencyjnych dla przepustów było efektem takiej interpretacji przepisów rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, z której wynikało, że numer ewidencyjny ustala się dla obiektów o świetle otworu równym 150 cm lub większym.

(dowód: akta kontroli str. 1022-1023)

W toku kontroli przeprowadzono oględziny dwóch drogowych obiektów inżynierskich o świetle otworu większym od 150 cm, z których jeden, zlokalizowany w ciągu drogi nr 2074 K (km 3+903) zakwalifikowany jest do przepustów (nr ewid. K00207400019), choć wg książki drogi jest to most, a drugi, zlokalizowany w ciągu drogi nr 2082 K (km 0+430) nie jest ujęty ani w ewidencji mostów, ani przepustów PZD w Bochni (książka drogi wskazuje w tej lokalizacji na most). W obu przypadkach oględziny (prowadzone bez dokładnej penetracji dna obiektu) nie pozwoliły na stwierdzenie, czy przekroje poprzeczne tych obiektów są zamknięte, a tym samym – czy są to przepusty.

(dowód: akta kontroli str. 457, 990-998)

Obiekt w ciągu drogi nr 2074 K zakwalifikowany jest w PZD w Bochni do przepustów, ale co najmniej od 2012 roku zgłaszany jest do projektu planu finansowego jednostki jako most (zadanie „Opracowanie dokumentacji przebudowy drogi powiatowej nr 2074 K Żegocina – Kamionna wraz z przebudową mostu w km 3+905”).

(dowód: akta kontroli str. 158, 181, 206, 457, 978-982)

Zastępca dyrektora PZD w Bochni wyjaśnił, że fakt użycia sformułowania „most” w odniesieniu do tego obiektu spowodowany był przyjęciem potocznego nazewnictwa w dokumentach wewnętrznych. W aktualnej dokumentacji, związanej z opracowaniem projektu przebudowy tego obiektu, użyto nazwy „przepust”.

(dowód: akta kontroli str. 1018)

5. W 2015 r. PZD w Bochni nie udostępnił ZDW w Krakowie w obowiązującym terminie, tj. do 10 kwietnia, mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg powiatu bocheńskiego, do czego zobowiązuje § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie trybu sporządzania informacji o sieci dróg publicznych.

Prowadzący sprawę starszy inspektor w PZD w Bochni wyjaśnił, że mapy nie udostępniono, ponieważ nie uległa zmianie po przesłaniu jej w 2014 r. Po udzieleniu wyjaśnień kontrolerowi NIK mapę techniczno-eksploatacyjną wysłano do ZDW w Krakowie e-mailem 22 kwietnia 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 443-446, 451, 452)

6. W informacji o sieci dróg publicznych wg stanu na 31 grudnia 2014 r. (jak również wg stanu na 31 grudnia 2013 r.) PZD w Bochni nie zamieścił danych w kol. 28 części A formularza *Dane dotyczące dróg*, dotyczących liczby i długości obiektów mostowych, a w części B *Dane dotyczące obiektów mostowych, tuneli i promów* wykazał m.in., że zarządza 3 mostami drewnianymi (JNI 30004927, JNI 30004930 i JNI 30004948). Podobnie w *Wykazie mostów i wiaduktów powiatu bocheńskiego* wg stanu na 31 grudnia 2014 r., przesłanego do ZDW w Krakowie 9 kwietnia 2015 r., w przypadku ww. mostów zaznaczono, że materiałem konstrukcji dźwigarów jest drewno. Z książek obiektów mostowych tych budowli wynika, że we wszystkich materiałem konstrukcji dźwigarów jest stal, natomiast drewniany jest materiał konstrukcji pomostu.

Ponadto w informacji o sieci dróg publicznych wg stanu na 31 grudnia 2014 r. nieprawidłowo ustalono średnie oceny stanu technicznego dla każdego rodzaju obiektów, wyliczając je jako średnie arytmetyczne, zamiast średnie ważone po powierzchni mostów.

(dowód: akta kontroli str. 502-517)

W związku z ustaleniami kontroli NIK PZD w Bochni dokonał korekt ww. informacji:

- 1) w dniu 22 kwietnia 2015 r. wysłano (e-mail) do ZDW w Krakowie korektę wykazu mostów powiatu bocheńskiego, w którym materiał konstrukcji dźwigarów mostów JNI 30004927, 30004930 i 30004948 zmieniono z D (drewno) na S (stal); niezależnie od tego dokonano szeregu innych korekt, np. materiał konstrukcji dźwigarów zmieniono jeszcze w odniesieniu do 10 kolejnych mostów (głównie z betonu sprężonego na stal), nośność – 7 obiektów, a kilometr – 55; zmieniono nazwę miejscowości lokalizacji 2 obiektów (JNI 3000 4931 – z Dąbrowicy na Chrostową i JNI 30004952 z Kobylca na Kobyle), a także JNI jednego obiektu (występujący dwukrotnie JNI 30004962 na JNI 30004001); według tej informacji w zarządzie PZD w Bochni znajdowało się 45 mostów z betonu zbrojonego, 1 z betonu sprężonego oraz 10 stalowych;
- 2) pismem z 6 maja 2015 r. przesłał do GDDKiA skorygowany arkusz B formularza danych o sieci dróg publicznych, według którego z 56 obiektów mostowych w zarządzie PZD w Bochni: 41 to obiekty z betonu zbrojonego, 11 – obiekty stalowe, a 4 – obiekty z betonu sprężonego; w korekcie ponownie nieprawidłowo wyliczono średnie oceny tych obiektów, wynosiły one bowiem, odpowiednio, 99,21 punkta, 35 punktów i 13 punktów;
- 3) kolejną korektę przekazano do GDDKiA pismem z 28 maja 2015 r. – tym razem PZD w Bochni zadeklarował zarządzanie 39 obiektami z betonu zbrojonego (ze średnią ważoną oceną 3,94 punktu), 13 – stalowymi (ocena 3,14 punktu) i 4 – z betonu sprężonego (ocena 2,99 punktu); średnia ważona ocena stanu technicznego wszystkich obiektów mostowych w zarządzie PZD w Bochni miała wynosić 3,36 punktu.

(dowód: akta kontroli str. 452-456, 518-521)

Oceny stanu technicznego obiektów mostowych przedstawione w korekcie informacji z 28 maja 2015 r. również nie odpowiadają stanowi faktycznemu:

- 1) z ocen cząstkowych dla poszczególnych rodzajów konstrukcji obiektów (beton zbrojony, stal, beton sprężony) wynika, że arytmetycznie prawidłowo wyliczona ocena stanu technicznego wszystkich obiektów winna wynieść 3,63, a nie 3,36 punktu;
- 2) rzeczywista średnia ważona ocena stanu technicznego obiektów objętych kontrolą w 2014 r. to 2,52 punktu, a po przyjęciu ocen średnich obiektów (korzystniejszych) – 2,65 punktu; nawet przyjęcie nieuprawnionego założenia, że wszystkie 12 obiektów nie-

poddanych w 2014 roku przeglądowi uzyskałyby ocenę 5 punktów, podniosłoby średnią ważoną ocenę stanu technicznego wszystkich 56 mostów tylko do poziomu 3,21 punktu.  
(dowód: akta kontroli str. 522-523)

7. Wnioski o wykreślenie JNI 3 mostów przebudowanych na przepusty w 2009 r. zostały przesłane do GDDKiA dopiero po sześciu latach od ich rozbiórki, przy czym w jednym przypadku (we wniosku z 5 maja 2015 r.) podano nieprawidłowy numer 30004003 (zgłoszony już we wniosku z 17 marca 2015 r.), zamiast 30004971. Nieprawidłowe było również wystąpienie z wnioskami o przeniesienie JNI dwóch obiektów (30004002, 30004959) w sytuacji, gdy przestały one istnieć, a na ich miejsce zbudowano nowe.

(dowód: akta kontroli str. 432-442)

Zastępca dyrektora PZD w Bochni wyjaśnił, że problem nieusuniętych numerów JNI zauważono na podstawie zapisów przeglądu podstawowego obiektów mostowych w 2014 roku, w związku z czym z początkiem roku podjęto stosowne działania. Dodał, że wcześniejsza zwłoka była efektem nadmiaru obowiązków związanych z realizacją licznych inwestycji drogowych i mostowych.

W odniesieniu do kwestii przenoszenia numerów JNI wyjaśnił, że takie działanie wynika z wytycznych GDDKiA na stronie internetowej oraz konsultacji telefonicznych z osobami odpowiedzialnymi w GDDKiA za ewidencje mostów i numery JNI.

(dowód: akta kontroli str. 1017-1018)

Objaśnienia do wypełniania wzoru nr 1 w załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych wskazują jednoznacznie, że JNI zostaje usunięty z rejestru po rozbiórce obiektu. Z kolei z instrukcji dostępnej na stronie GDDKiA<sup>13</sup> wynika, że przeniesienie numeru JNI ma miejsce tylko w dwóch przypadkach: 1) przeniesienia obiektu do innej jednostki administracji drogowej, 2) zmiany lokalizacji obiektu na drodze poprzez np. aktualizację numeru drogi, kilometrażu, zmianę przynależności do gminy.

8. Ewidencja księgową PZD w Bochni nie obejmowała wartości wszystkich dróg i mostów powiatu bocheńskiego. Według stanu na 31 grudnia 2014 r. w księgach rachunkowych zaewidencjonowano jedynie te wartości, które wynikały z poniesionych nakładów inwestycyjnych na drogi i drogowe obiekty inżynierskie.

Zgodnie z art. 4 ustawy o rachunkowości jednostki obowiązane są stosować przyjęte zasady rachunkowości, rzetelnie i jasno przedstawiając sytuację majątkową i finansową oraz wynik finansowy. Zgodnie z art. 17 ust. 1 ww. ustawy dla środków trwałych prowadzi się konta ksiąg pomocniczych.

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że źródłem problemów w zakresie prowadzenia ewidencji drogowych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji dotyczących tych obiektów była nierzetelnie wykonana elektroniczna ewidencja, czemu PZD w Bochni nie potrafił zapobiec jako zleceniodawca. Skala błędów, jakimi jest obarczona (*vide* 170 mostów i 3 613 przepustów), uniemożliwiała np. wygenerowanie wymaganych informacji o posiadanych obiektach. W rezultacie PZD w Bochni nie dysponował kompletnymi i rzetelnymi danymi o liczbie i rodzaju drogowych obiektów inżynierskich, zlokalizowanych w ciągu dróg powiatowych, co było też rezultatem niepodejmowania skutecznych działań aktualizacyjnych. Konsekwencją tego stanu były nieprawidłowo sporządzone sprawozdania.

NIK zwraca przy tym uwagę, że nieuwzględnienie niektórych ustawowych zadań zarządcy drogi w zakresach czynności pracowników zwiększa ryzyko ich niewłaściwej realizacji – niezależnie od faktu, że zadania te mogą być zlecane podmiotom zewnętrznym.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie wykonywanie zadań w zakresie prowadzenia ewidencji drogowych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji dotyczących tych obiektów.

<sup>13</sup> Instrukcja w sprawie występowania o dodawanie, usuwanie i przeniesienie obiektów mostowych, tuneli i przepustów w rejestrze Jednolitych Numerów Inwentarzowych ([https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/j/jednolite-numery-inwentarzowe\\_3784/Instrukcja.pdf](https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/j/jednolite-numery-inwentarzowe_3784/Instrukcja.pdf)).

### 3. Działania prewencyjne w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu faktycznego

#### 3.1. Przeglądy obiektów mostowych i przepustów

Nie dysponując kadrami z uprawnieniami budowlanymi w specjalności mostowej, PZD w Bochni zlecał wykonanie przeglądów obiektów inżynierskich (podstawowych i rozszerzonych) na zewnątrz. Co najmniej od 2010 roku wykonawcą przeglądów była Firma Inżynierska FILAR z Gaja. W 2010 r. przeprowadziła ona przegląd rozszerzony, a w kolejnych latach, tj. 2011, 2012 i 2014 – przeglądy podstawowe. W 2013 r. PZD w Bochni nie zleciło przeprowadzenia przeglądu, ani nie przeprowadziło żadnego przeglądu. Przeprowadzający przeglądy przedstawiciel FI FILAR posiada uprawnienia budowlane do kierowania i nadzorowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie mostów.

(dowód: akta kontroli str. 899-927)

Zamówienia na wykonanie przeglądów dokonywane były bez stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych<sup>14</sup> na podstawie jej art. 4 pkt 8, stosownie do którego ustawy nie stosuje się do zamówień i konkursów, których wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty 14 000 euro (od 16 kwietnia 2014 r. – 30 000 euro).

Do wniosku o udzielenie zamówienia w 2014 r. dołączono *Zestawienie zgłoszonych ofert na realizację zadania*, w którym oprócz ceny jednostkowej w kwocie 250 zł netto za przegląd jednego obiektu, zaoferowanej przez FI FILAR, odnotowano ofertę firmy BMD Sp. z o.o. z Nowego Sącza z ceną netto 290 zł.

(dowód: akta kontroli str. 1004-1007)

Na podstawie umowy z 14 kwietnia 2014 r. FI FILAR przeprowadziła przegląd podstawowy 44 obiektów mostowych będących w zarządzie PZD w Bochni. Załącznik do umowy stanowił wykaz 44 mostów przewidzianych do przeglądu. Protokołem zdawczo-odbiorczym z 25 sierpnia 2014 r. PZD w Bochni potwierdził odbiór 44 egz. protokołów corocznych przeglądów obiektów mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 918-927)

W latach 2010-2014 przeglądom nie poddawano przepustów o świetle otworu równym 150 cm lub większym. Według wykazu sporządzonego przez PZD w Bochni w trakcie kontroli jednostka zarządza 54 takimi obiektami.

(dowód: akta kontroli str. 899-927, 978-982)

#### 3.2. Zaspokojenie potrzeb w zakresie remontów obiektów mostowych i przepustów

Z analizy protokołów okresowych kontroli obiektów mostowych z lat 2010-2012 i 2014 wynika, że w latach 2010-2012 przeprowadzający przeglądy błędnie identyfikował część obiektów, które oceniał. Dotyczyło to niektórych obiektów zlokalizowanych w ciągu dwóch dróg powiatowych: nr 2075 K Lipnica Murowana – Żegocina oraz nr 2082 K Olchawa – Leszczyzna. I tak w 2010 roku:

- 1) droga nr 2075 K: do protokołu przeglądu mostu JNI 30004944 dołączono zdjęcia mostu JNI 30004949, do protokołu przeglądu mostu JNI 30004948 – zdjęcia mostu JNI 30004944, a do protokołu przeglądu mostu JNI 30004949 – zdjęcia mostu JNI 30004948;
- 2) droga nr 2082 K:
  - przegląd mostu JNI 30004954 udokumentowano w dwóch protokołach (nr 33/2010 i 34/2010), przy czym z dokumentacji fotograficznej pierwszego z nich wynika, że przedmiotem oględzin faktycznie był obiekt inżynierski niezaliczany w PZD w Bochni do obiektów mostowych;
  - do protokołu przeglądu mostu JNI 30004958 dołączono zdjęcia mostu JNI 30004955;

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.).



- przegląd mostu JNI 30004959 udokumentowano w dwóch protokołach (nr 37/2010 i 38/2010), jednak z dołączonych do nich zdjęć wynika, że dotyczyły one mostów JNI 30004957 i JNI 30004958.

Z analizy treści protokołów przeglądów obiektów mostowych z lat 2011-2012, do których nie dołączano dokumentacji fotograficznej, wynika, że podczas tych kontroli popełniono analogiczne błędy.

(dowód: akta kontroli str. 773-782)

Były dyrektor PZD w Bochni wyjaśnił, że w roku 2010 pracownik merytoryczny przygotował wykaz obiektów mostowych z błędnie przyporządkowanymi JNI i ten stan rzeczy był powielany do 2012 roku. Pomyłkę zauważono w 2014 roku i dokonano korekty. Błędy te nie miały istotnego znaczenia, bo obiekt można było zidentyfikować po innych parametrach.

(dowód: akta kontroli str. 1023-1024)

Błędy popełnione przez specjalistę przeprowadzającego przeglądy okresowe, m.in. przegląd obiektu, którego PZD w Bochni nie wytypował do takiej kontroli, dowodzą, że pomyłki w zakresie przyporządkowania JNI miały istotne, praktyczne znaczenie.

W PZD w Bochni nie sporządzano planów remontów obiektów mostowych i przepustów (vide pkt 1.2. wystąpienia), a tym samym nie opracowano kryteriów kwalifikowania tych obiektów do remontów lub modernizacji. W konsekwencji nie były one remontowane – z wyjątkiem drobnych prac utrzymaniowych grupy remontowej PZD w Bochni.

O skali potrzeb w tym zakresie świadczą wyniki przeglądu podstawowego obiektów mostowych w 2014 roku – w odniesieniu do 41 z 44 kontrolowanych obiektów sformułowano zalecenia związane z koniecznością ich remontu lub przebudowy.

Ostatnim znaczącym remontem obiektu mostowego był remont nawierzchni mostu drogowego w m. Nieprześnia w ciągu drogi powiatowej nr 1444 K w 2008 roku, na który wydatkowano 86,4 tys. zł. Na remonty przepustów wydatkowano 16,9 tys. zł w 2013 r. i 55,7 tys. zł w 2014 r. W 2015 r. do czasu kontroli nie wydatkowano na ten cel żadnych środków.

(dowód: akta kontroli str. 267, 361-363, 811-898)

Nakłady na obiekty mostowe w 2013 r. wyniosły 1 923,5 tys. zł i dotyczyły budowy dwóch mostów w ciągu dróg powiatowych nr 2082 K i 2086 K oraz opracowania dokumentacji projektowej budowy jednego mostu, a w 2014 r. wyniosły 7 867,4 tys. zł i w całości dotyczyły jednego obiektu – budowy mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2021 K Siedlec – Stradomka. Na remonty obiektów mostowych nie poniesiono żadnych wydatków, podobnie jak w roku 2013.

(dowód: akta kontroli str. 267, 1000)

Działania grupy remontowej PZD w Bochni w niewielkim stopniu były ukierunkowane na prace związane z utrzymaniem obiektów mostowych i przepustów. W 2014 r. w „Dzienniku czynności grupy remontowej PZD w Bochni” zamieszczono 252 dzienne wpisy o podejmowanych przez nią działaniach, z których tylko 19 (7,5%) miało związek z obiektami mostowymi i przepustami. Prace te polegały m.in. na naprawie pokładu drewnianego mostu, czyszczeniu i malowaniu barier, czyszczeniu obiektu mostowego i przepustu, koszeniu traw, udroźnieniu przepustu, naprawie wlotu przepustu.

(dowód: akta kontroli str. 948)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. PZD w Bochni nie zlecił i nie przeprowadził przeglądu obiektów inżynierskich w roku 2013, a w roku 2014 ograniczył się do przeglądu 44 z 56 obiektów mostowych. Tym samym nie wykonano obowiązku wynikającego z art. 62 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Prawo budowlane, stosownie do którego obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu.

(dowód: akta kontroli str. 773-782, 918-927)

Były dyrektor PZD w Bochni wyjaśnił m.in.:

- obiekty mostowe wybudowane w roku 2008 i później miały przeprowadzane przeglądy techniczne gwarancyjne przez okres 5 lat, w związku z czym w latach 2012 i 2014 nie przeprowadzano przeglądów tych obiektów w ramach zleconych przeglądów okresowych;
- zgodnie z przepisami prawa budowlanego przeglądy można przeprowadzić przy odległości czasowej sięgającej 23 miesięcy, natomiast PZD w Bochni przeprowadziło przeglądy z przerwą piętnastomiesięczną – w listopadzie 2012 roku, a następnie w kwietniu 2014 r., a zatem funkcja przeglądów, sprowadzająca się do zapewnienia bezpieczeństwa podczas ich eksploatacji została w pełni zrealizowana;
- w konkluzji stwierdził, że stosując się bezpośrednio do przepisu prawa budowlanego jego cele osiągnięto by w sposób pobieżny, zaś zachowanie jak w obrębie lat 2012-2014 powodowało pełniejszą rzeczywistą realizację zadania związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

(dowód: akta kontroli str. 1021-1022)

Nawiązując do wyjaśnień byłego dyrektora PZD w Bochni, należy zauważyć, że przedstawiona przez niego interpretacja przepisów sprowadza się do wniosku, że coroczne przeglądy wymagane przepisami prawa budowlanego można by przeprowadzać w cyklu – dwa przeglądy w ciągu trzech lat. W istocie brzmienie przywołanego przepisu nie budzi wątpliwości interpretacyjnych. Zauważyć również należy, że przeglądowi w 2014 r. poddano most JN1 30004957, wybudowany w 2008 roku.

W odniesieniu do nieprzeprowadzania przeglądów okresowych przepustów o świetle otworu  $\geq 150$  cm były dyrektor PZD wyjaśnił m.in., że takich przeglądów nie dokonywano od wielu lat, co było spuścizną wielu lat zaniedbań, które przejął wraz z objęciem kierownictwa jednostki. Dodał, że ustalenia kontroli NIK pozwolą na przebudowę wizji zarządzania drogami powiatowymi, ukierunkowanej na budowę nowych obiektów, poprzez położenie silniejszego nacisku na element zabezpieczenia istniejącej infrastruktury.

(dowód: akta kontroli str. 1022)

**2.** W protokołach okresowej kontroli obiektów mostowych z 2014 roku nie zostały wypełnione pola dotyczące: kodów rodzajów uszkodzeń, przydatności obiektu do użytkowania, estetyki obiektu i jego otoczenia. Pole „Wykonanie zaleceń z poprzedniego przeglądu” wypełniono tylko w 5 protokołach na 44 ogółem (11,4%) poprzez wpisy: *wykonano remont balustrad, wykonano remont bezpieczników, zamontowano bariery sprężyste na dojazdach*. W pozostałych przypadkach pozostały one niewypełnione<sup>15</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 811-898)

Zastępca dyrektora PZD w Bochni wyjaśnił, że z uwagi na fakt, że przegląd z roku 2014 był przeglądem podstawowym, zakres danych zamieszczonych w protokołach uznano za wystarczający.

(dowód: akta kontroli str. 1017)

**3.** W 56 książkach obiektów mostowych PZD w Bochni (dział III) nie udokumentowano wyników przeglądu podstawowego obiektów mostowych, przeprowadzonego w 2014 roku, podobnie jak przeglądów podstawowych i rozszerzonych z lat wcześniejszych. Było to niezgodne z § 16 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji dróg publicznych, zgodnie z którym aktualizowanie ewidencji dokonuje się na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.

(dowód: akta kontroli str. 457, 567-763)

W złożonych wyjaśnieniach w sprawie nieaktualizowania książek dróg starszy inspektor w PZD w Bochni, odpowiedzialny za prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich oraz prowadzenie okresowej kontroli ich stanu technicznego, wyjaśnił, że powodem tego faktu jest niewystarczająca liczba personelu, co z kolei jest konsekwencją wysokości budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w Bochni. Dodał, że liczba spraw bieżących, związa-

<sup>15</sup> W protokołach z lat wcześniejszych, w sytuacji niesformułowania zaleceń w wyniku przeglądu, w protokole z następnego przeglądu dokonywano wpisu „brak zaleceń”.

nych z zarządzaniem pasem drogowym, jest tak duża, że uniemożliwia sprawną realizację obowiązku aktualizacji książek dróg, szczególnie, że jest zatrudniony na ½ etatu.

(dowód: akta kontroli str. 999)

4. W okresie objętym kontrolą nie sporządzano planów remontów obiektów mostowych i przepustów pozostających w zarządzie PZD w Bochni, podczas gdy wyniki przeglądów okresowych wskazywały na znaczne potrzeby w tym zakresie. Stanowiło to naruszenie przepisu art. 20 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, nakładającego na zarządcę drogi obowiązek opracowywania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

#### Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie działania PZD w Bochni w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów, a także zaniechania w podejmowaniu niezbędnych działań związanych z planowaniem i przeprowadzaniem ich remontów.

## 4. Prace związane z utrzymaniem w należyłym stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom

Opis stanu faktycznego

### 4.1. Stan techniczny obiektów mostowych i przepustów

W trakcie kontroli przeprowadzono – z udziałem specjalisty w zakresie drogowych obiektów inżynierskich – oględziny 5 drogowych obiektów:

- most JNI 30004927 w ciągu drogi powiatowej nr 1444 K km 15+442 (ocena z przeglądu w 2014 r. – 2,00 punkty);
- most JNI 30004930 w ciągu drogi powiatowej nr 1444 K km 17+904 (ocena z przeglądu w 2014 r. – 2,00 punkty);
- obiekt bez numeru w ciągu drogi powiatowej nr 2082 K km ok. 0+430 (obiekt nie był oceniany w 2014 r.);
- most JNI 30004955 w ciągu drogi powiatowej nr 2082 K km 3+024 (ocena z przeglądu w 2014 r. – 2,64 punktu);
- most JNI 30004958 w ciągu drogi powiatowej nr 2082 K km 4+784 (ocena z przeglądu w 2014 r. – 2,00 punkty).

Wyniki oględzin potwierdziły oceny, jakie ww. obiekty uzyskały w wyniku ostatniego przeglądu. W szczególności stwierdzono:

- 1) most JNI 30004927 – zdeformowana, nierówna nawierzchnia jezdni na moście i na dojazdach, korozja belek stalowych dźwigarów, zaawansowana korozja biologiczna drewnianych poprzecznic, korozja powierzchniowa i zanieczyszczenie łożysk, zanieczyszczenia, wykwyty i korozja betonu przyczółków, wegetacja roślin w przestrzeni podmostowej;
- 2) most JNI 30004930 – ubytki w pokładzie drewnianym, brak desek w bezpiecznikach po obu stronach, duże ubytki w drewnianych balustradach – wystające gwoździe, zanieczyszczenia, wykwyty i korozja betonu przyczółków z płyt betonowych, rozmyte skarpy, zanieczyszczenia i wegetacja roślin w przestrzeni podmostowej;
- 3) obiekt bez numeru w ciągu drogi powiatowej nr 2082 K – wegetacja roślin i korozja betonu na belkach podporęczowych, brak pojedynczych przeciągów w balustradach, przecieki wody i wykwyty na betonie dźwigarów, korozja betonu przyczółków, zanieczyszczenia, zamulenie i wegetacja roślin w przestrzeni podmostowej;
- 4) most JNI 30004955 – pęknięcia i ubytki nawierzchni, wegetacja roślin, ubytki i korozja betonu belek podporęczowych, zaniżone balustrady, korozja wżerowa belek stalowych

dźwigarów, zanieczyszczenia, przecieki wody, pęknięcia przyczółków, zanieczyszczenia i wegetacja roślin w przestrzeni podmostowej;

- 5) most JNI 30004958 – wegetacja roślin, ubytki i korozja betonu belek podporęczowych, zdeformowana jedna z barier ochronnych, brak balustrad, korozja elementów stalowych dźwigarów, ubytki betonu, korozja kamienia przyczółków, zanieczyszczenia, przecieki wody, zanieczyszczenia i wegetacja roślin w przestrzeni podmostowej.

(dowód: akta kontroli str. 825, 829, 873, 875, 932-947)

#### 4.2. Dostosowanie organizacji ruchu na obiekcie mostowym do jego stanu technicznego

W protokołach przeglądów podstawowych 4 obiektów mostowych, poddanych oględzinom w trakcie kontroli NIK, zamieszczono zalecenia w sprawie oznakowania obiektów, a także decyzję dyrektora PZD w Bochni „wykonać oznakowanie informujące o nośności obiektu”. Inne decyzje dyrektora PZD w Bochni w odniesieniu do wszystkich obiektów to „przebudować obiekt”, a w odniesieniu do trzech (bez JNI 30004927) „wykonać bariery sprężyste na dojazdach”. Ponadto w odniesieniu do mostu JNI 30004930 dyrektor zdecydował, żeby „uzupełnić deski w bezpiecznikach i naprawić balustrady”.

Oględziny przeprowadzone 23 maja 2015 r. wykazały, że spośród ww. decyzji zrealizowano tylko jedną – z obu stron mostu JNI 30004955 ustawiony był znak B-18 „10 t” – zakaz wjazdu pojazdu o całkowitej masie ponad 10 t.

(dowód: akta kontroli str. 825, 829, 873, 875, 932-947)

W wyjaśnieniach w sprawie braku realizacji znacznej części decyzji z protokołów przeglądów okresowych obiektów mostowych, były dyrektor PZD w Bochni stwierdził, że:

- decyzje zostały przekazane do realizacji, jednakże ze względu na bardzo wysokie koszty i brak środków finansowych w budżecie PZD w Bochni realizowano tylko najbardziej konieczne prace;
- w okresie ostatnich kilku lat zdarzały się kradzieże oznakowania, braki stopniowo uzupełniano, ale miały miejsce i takie przypadki, że nowe uzupełnienie zostało w bardzo krótkim czasie skradzione ponownie;
- pojawiały się też sygnały, że znaki były usuwane przez kierowców samochodów ciężarowych, co prawdopodobnie było związane z potrzebą przejazdów po drogach bez ograniczenia tonażowego, a z ograniczeniem tonażowym na obiektach mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 1024)

W dniu 15 października 2014 r. PZD w Bochni zawarł umowę z Lehmann + Partner Sp. z o.o. z siedzibą w Koninie, której przedmiotem było m.in. wykonanie projektów stałej organizacji ruchu na drogach powiatowych powiatu bocheńskiego. Termin zakończenia realizacji przedmiotu umowy ustalono na 15 grudnia 2014 r. Pierwotny termin realizacji umowy był trzykrotnie zmieniany:

- 1) aneksem nr 1 z 10 grudnia 2014 r. – na dzień 31 grudnia 2014 r.  
W uzasadnieniu przedłużenia powołano się na informacje uzyskane od Komendy Powiatowej Policji oraz Starostwa Powiatowego w Bochni, wg których przewidywany termin zaopiniowania i zatwierdzenia projektów organizacji ruchu dla 306 km dróg powiatowych został przez te instytucje określony na dzień, odpowiednio, 15 marca i 31 marca 2015 r.
- 2) aneksem nr 2 z 31 grudnia 2014 r. – na dzień 15 kwietnia 2015 r.  
W uzasadnieniu przedłużenia odwołano się do sytuacji opisanej w aneksie nr 1 oraz powołano się na uchwałę Nr III/16/2014 Rady Powiatu w Bochni z 30 grudnia 2014 r. w sprawie ustalenia wykazu wydatków, których niezrealizowane planowane kwoty nie wygasają z końcem roku budżetowego (w tym na zadanie będące przedmiotem umowy);
- 3) aneksem nr 3 z 16 kwietnia 2015 r. – na dzień 26 czerwca 2015 r.  
W uzasadnieniu przedłużenia odwołano się do przyczyn podanych w aneksach nr 1 i 2, a także podniesiono, że mimo dwukrotnej zmiany terminu wykonania zamówienia nadal jego przedmiot nie został zweryfikowany co do prawidłowości przez organy kierujące ruchem, w tym Komendę Powiatową Policji w Bochni.

(dowód: akta kontroli str. 335-343)

Komenda Powiatowa Policji w Bochni poinformowała, że w okresie 2014-2015 (I kw.) nie przeprowadzała kontroli przestrzegania ograniczeń w organizacji ruchu na obiektach mo-

stowych w ciągu dróg powiatowych powiatu bocheńskiego, a tym samym nie ujawniła przypadków nieprawidłowego wykonywania przewozów po nienormatywnych obiektach mostowych. Ponadto – powołując się na przeprowadzoną rozmowę z pracownikiem Powiatowego Zarządu Dróg w Bochni – podała, że na terenie działania PZD w Bochni znajduje się 7 nienormatywnych obiektów mostowych, które są właściwie oznakowane.

(dowód: akta kontroli str. 31-32)

PZD w Bochni nie korzystał z uprawnienia, jakie daje przepis ast. 129d Prawa o ruchu drogowym, stosownie do którego osoby działające w imieniu zarządcy drogi mogą wykonywać, w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów:

- 1) w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi;
- 2) powodujących uszkodzenie lub niszczenie drogi;
- 3) zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę.

(dowód: akta kontroli str. 1001)

#### 4.3. Wpływ stanu technicznego obiektów mostowych na warunki eksploatacji dróg

W wyniku przeglądu podstawowego 44 obiektów mostowych pozostających w zarządzie PZD w Bochni, przeprowadzonego w 2014 r.:

- nie stwierdzono uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego, ale w przypadku 24 obiektów wskazano na czynniki obniżające poziom bezpieczeństwa, w tym m.in.: brak barier sprężystych na dojazdach, brak chodników, nienormatywne (zaniżone) balustrady, rozmyte pobocza i skarpy;
- nie stwierdzono uszkodzeń zagrażających katastrofą budowlaną, ale w przypadku 3 obiektów wskazano na czynniki obniżające poziom bezpieczeństwa: zły stan konstrukcji nośnej i łożysk (JNI 30004960), zarysowania poziome belek sprężonych w środnikach dźwigarów (JNI 30004953) i pogarszający się stan pokładu drewnianego (JNI 30004927).

(dowód: akta kontroli str. 811-898)

W toku kontroli przeprowadzono oględziny mostu JNI 30004942 zlokalizowanego w ciągu drogi nr 2095 K w m. Trzciana km 1+294. Obiekt ten nie został ujęty w wykazie obiektów mostowych, który PZD w Bochni przekazał w kwietniu 2015 r. do ZDW w Krakowie, chociaż nadal widnieje w ewidencyjnym wykazie obiektów mostowych. W maju 2014 r. PZD w Bochni wystąpił do GDDKiA z wnioskiem o usunięcie JNI tego obiektu, z tym, że do wniosku wpisał błędny numer – 30004003. Uzasadnieniem wniosku była przebudowa wykonana w 2009 r., w wyniku której nastąpiła zamiana mostu na przepust.

W wyniku oględzin stwierdzono, że most zlokalizowany jest w ciągu starego, nieużytkowanego fragmentu drogi nr 2095 K, w bezpośrednim sąsiedztwie nowego odcinka drogi i nowego obiektu inżynierskiego – przepustu. Widoczna jest postępująca degradacja techniczna obiektu, związana m.in. z bujną roślinnością.

(dowód: akta kontroli str. 436-442, 452-456, 524-542, 990-998)

Zastępca dyrektora PZD w Bochni wyjaśnił, że zatwierdzony projekt budowlany nie zakładał rozbiórki starego obiektu mostowego. Podkreślił również, że pozostawiony obiekt jest wyłączony z ruchu pieszego i samochodowego przez odgródzenie barierą, i nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa dla użytkowników terenu przyległego. Zarządca drogi przewiduje rozbiórkę obiektu w 2016 roku.

(dowód: akta kontroli str. 811-898)

Sporządzone przez PZD w Bochni (na potrzeby kontroli) zestawienie *Nienormatywne obiekty mostowe w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Bochni z siedzibą w Nowym Wiśniczu* obejmuje 43 obiekty nienormatywne ze względu na ich nośność (przyjmując 40 ton za nośność normatywną). Nośność tych obiektów to kolejno: 5 t (1), 6 t (1), 10 t (10), 15 t (27) i 30 t (4). Dodatkowo 4 z tych obiektów uznano za nienormatywne ze względu na szerokość jezdni, wynoszącą 3,3 m (1), 4,0 m (1) i 5,0 m (2).

(dowód: akta kontroli str. 473-475)

Przykładem obiektów mostowych, których parametry znacznie ograniczają połączenie między drogami wyższej klasy są mosty:

- JN1 30004972 w ciągu drogi nr 2097 w m. Drwinia km 3+308 o szerokości jezdni 3,3 m oraz nośności 15 t; most ogranicza najkrótsze połączenie między m. Ispina (drogi wojewódzkie nr 775 i 964) a m. Dziewin (droga wojewódzka nr 965);
- JN1 30004955 i JN1 30004958 w ciągu drogi nr 2082 w m. Królówka km 3+024 i 4+784 – obydwa o szerokości jezdni 5,0 m i nośności 10 t; mosty ograniczają najkrótsze połączenie między m. Nowy Wiśnicz (droga wojewódzka nr 965) a m. Łapanów (droga wojewódzka nr 966).

(dowód: akta kontroli str. 457, 473-475)

Ustalono nieprawidłowości

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

1. Oględziny przeprowadzone w trakcie kontroli ujawniły, że nie były realizowane zalecenia z przeglądów okresowych z 2014 r., polegające m.in. na wykonaniu oznakowania informującego o nośności obiektu.

Niezapobieganie korozji elementów konstrukcyjnych oraz barier, niezabezpieczanie urządzeń odwadniających oraz dylatacyjnych, niezapobieganie przeciekom wód opadowych należy uznawać za nieprzestrzeganie dyspozycji art. 5 ust. 2 ustawy Prawo budowlane, a ponadto zwiększa ewentualne przyszłe koszty napraw obiektów inżynierskich.

Były dyrektor PZD w Bochni wyjaśnił, że ze względu na bardzo wysokie koszty i brak środków finansowych w budżecie PZD w Bochni realizowano tylko najbardziej konieczne prace remontowe.

(dowód: akta kontroli, str. 1024)

2. Mimo zarządzania drogami powiatowymi od 1 stycznia 1999 r. PZD w Bochni dopiero w październiku 2014 r. zlecił opracowanie projektu organizacji ruchu na drogach powiatowych. Do dnia kontroli, tj. do 19 czerwca 2015 r., PZD w Bochni nie dysponował zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, a zatem ustawione na drogach wyposażenie techniczne (oznakowanie drogi) nie mogło znaleźć oparcia w takim dokumencie z powodu jego braku.

NIK zwraca uwagę, że w książce drogi, prowadzonej przez zarządcę odrębnie dla każdego odcinka drogi publicznej, ujęte w niej informacje dotyczące wyposażenia technicznego odcinka drogi (oznakowania drogi) umieszcza się w oparciu o projekt organizacji ruchu, sporządzony zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym. Zatwierdzony projekt organizacji ruchu dla odcinka drogi powinien stanowić załącznik do ewidencji. Natomiast zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>16</sup> organ zarządzający ruchem na drogach m.in. rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz zatwierdza organizacje ruchu na podstawie złożonych projektów.

Wyjaśniając przyczyny zlecenia opracowania projektów stałej organizacji ruchu na drogach powiatowych na terenie powiatu bocheńskiego dopiero w październiku 2014 r. były dyrektor PZD w Bochni podał m.in., że:

- PZD w Bochni jest tylko jednostką organizacyjną Powiatu i wszelkie czynności realizuje wedle wskazań Zarządu Powiatu w Bochni;
- w minionych latach PZD w Bochni występował do Zarządu Powiatu o zabezpieczenie niezbędnych środków na opracowanie projektów stałej organizacji ruchu, lecz bezskutecznie, z uwagi na ograniczone środki finansowe będące w dyspozycji powiatu bocheńskiego;
- takie środki zostały zabezpieczone dopiero w 2014 r., a tym samym dopiero w drugiej połowie 2014 r. Zarząd Powiatu w Bochni zlecił udzielenie zamówienia na wykonanie wskazanego opracowania, w następstwie czego PZD w Bochni przeprowadził postępowanie przetargowe na udzielenie zamówienia publicznego na to zadanie.

(dowód: akta kontroli str. 1020-1021)

<sup>16</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 ze zm.).

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że PZD w Bochni nie zapewnił w wystarczającym stopniu realizacji działań w celu utrzymania w należyłym stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch.

## IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>17</sup>, wnosi o:

- 1) sfinalizowanie podjętych działań zmierzających do opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej i przedłożenie tego planu do zatwierdzenia;
- 2) przeprowadzenie inwentaryzacji wszystkich drogowych obiektów inżynierskich pozostających w zarządzie PZD w Bochni w celu ustalenia liczby i rodzaju tych obiektów, dokładnej lokalizacji oraz rzetelnych danych o ich parametrach technicznych;
- 3) ustalenie numerów ewidencyjnych dla wszystkich przepustów;
- 4) korektę sporządzonych w 2015 r. informacji o drogowych obiektach inżynierskich, a także skorygowanie wniosków o przesunięcie numerów JNI.

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

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

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Krakowie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Krakowie

Jolanta Stawska

*Niniejszy tekst wystąpienia pokontrolnego został sporządzony z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli:*

- 1) uchwałą z dnia 28 września 2015 r.,
- 2) postanowieniem z dnia 6 listopada 2015 r. w sprawie sprostowania oczywistych omyłek pisarskich.

<sup>17</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 82 ze zm.