



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.031.01.2017

P/17/075

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław

T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50

[lwr@nik.gov.pl](mailto:lwr@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Numer i tytuł kontroli              | P/17/075 – Organizacja ruchu i utrzymanie dróg przekazanych jednostkom samorządu terytorialnego po wybudowaniu nowych dróg krajowych, w tym dróg ekspresowych lub autostrad.                                                                                                                      |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli<br>Delegatura we Wrocławiu                                                                                                                                                                                                                                                |
| Kontrolerzy                         | 1) Andrzej Skupiński, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/74/2018 z dnia 23 lutego 2018 r.<br>2) Małgorzata Jakubiec-Dzieleńdziak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/204/2017 z dnia 05 grudnia 2017 r.<br>(dowód: akta kontroli str. 1-2) |
| Jednostka kontrolowana              | Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej: „DSDiK”), ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław.                                                                                                                                                                                                  |
| Kierownik jednostki kontrolowanej   | Leszek Loch, Dyrektor DSDiK od dnia 10 marca 2014 r. <sup>1</sup> .<br>(dowód: akta kontroli str. 7-8)                                                                                                                                                                                            |

## II. Ocena kontrolowanej działalności<sup>2</sup>

### Ocena ogólna

W latach 2015-2016 DSDiK przejęła tzw. starodroża<sup>3</sup> o łącznej długości 57,443 km, co nastąpiło na mocy art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 13 września 2013 r. o *zmianie ustawy o drogach publicznych*<sup>4</sup>, a w związku z uchwałami rad pięciu gmin województwa dolnośląskiego pozbawiającymi kategorii drogi gminnej odcinki dróg, które przed dniem 9 lipca 2015 r. zaliczone zostały do tej kategorii na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych*<sup>5</sup> (dalej: „ustawa o drogach publicznych”). Na koniec 2017 r. z tej długości starodroży w zarządzie DSDiK pozostało 18,162 km. Zmniejszenie ich długości nastąpiło w związku z uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 26 listopada 2015 r. w sprawie *pozbawienia dróg kategorii dróg wojewódzkich*<sup>6</sup>, podjętą na podstawie art. 10 ust. 5a ustawy o *drogach publicznych*.

Ponadto, w związku z wybudowaniem nowych odcinków dróg, w okresie od dnia 6 listopada do dnia 19 grudnia 2017 r., dwa odcinki dotychczasowych dróg krajowych o łącznej długości 20,837 km (DK nr 5 o długości 19,192 km i DK nr 46 o długości 1,645 km) zostały, na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o *drogach publicznych*, pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do kategorii dróg

<sup>1</sup> Poprzednio, tj. do dnia 7 marca 2014 r. Dyrektorem DSDiK był Jacek Baszczyk.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.

<sup>3</sup> Drogi, która w związku z wybudowaniem nowych odcinków dróg po innym śladzie utraciły dotychczasową kategorię.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2015 r. poz. 870.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.

<sup>6</sup> Uchwała opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego z dnia 7 grudnia 2015 r. poz. 5410 ze zmianą wynikającą z uchwały nr XXI/581/16 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 kwietnia 2016 r. w sprawie *zmiany uchwały nr XVI/428/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 26 listopada 2015 r. w sprawie pozbawienia dróg kategorii wojewódzkich* (Dz. U. Województwa Dolnośląskiego z 2016 r. poz. 2335).



wojewódzkich (DW). Proces przejmowania przez DSDiK tych odcinków dróg od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”) nie został ukończony do czasu zakończenia postępowania kontrolnego<sup>7</sup>.

DSDiK, jako wykonująca funkcję zarządcy dróg wojewódzkich, obowiązana była do realizacji zadań w zakresie inżynierii ruchu i utrzymania przejętych odcinków starodroży, które wykonywała nie zawsze rzetelnie. W związanej z tym działalności stwierdzono bowiem nieprawidłowości polegające m.in. na:

- braku zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla DW368 oraz DW373<sup>8</sup>;
- niewykonaniu dyspozycji art. 40f ustawy o *drogach publicznych*, tj. zaniechaniu ustalania z urzędu nowej wysokości opłaty za zajęcie w obrębie starodroży pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej;
- niepodejmowaniu działań zmierzających do aktualizacji wpisów w ewidencji gruntów i budynków, pod kątem wykazania praw DSDiK do gruntów, po których przebiegały odcinki dróg przejęte na podstawie:
  - uchwały nr IX/124/15 Rady Gminy Długoleśka,
  - uchwały nr XII/78/2015 Rady Miasta Oleśnicy,
  - uchwały nr XI/61/15 Rady Gminy Oleśnica;
- nierealizowaniu w okresie od 26 września do 31 grudnia 2015 r. (dla drogi przejętej na podstawie uchwały nr XII/78/2015 Rady Miasta Oleśnica) i w okresie od 10 października do 31 grudnia 2015 r. (dla drogi przejętej na podstawie uchwały nr IX/124/15 Rady Gminy Długoleśka) wynikającego z art. 20 pkt 9 ustawy o *drogach publicznych* obowiązku prowadzenia ewidencji drogi DW368 (książki drogi i dziennika objazdu);
- niedokonywaniu objazdów drogi DW nr 373 w okresie od 1 stycznia do 22 czerwca 2016 r., co naruszało zasadę cotygodniowych objazdów wynikającą z zarządzenia nr 29/2012 Dyrektora DSDiK w sprawie *przeprowadzania przeglądów dróg wojewódzkich oraz obiektów mostowych, tuneli, przepustów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei*;
- rozbieżnościach między oznakowaniem pionowym a poziomym jezdni w przypadku czterech skrzyżowań DW368<sup>9</sup>;
- niezgodnym z zatwierdzonym i posiadanym przez DSDiK projektem organizacji ruchu ustawieniu znaków B-33 „ograniczenie prędkości” na części DW373<sup>10</sup>;
- niepodjęciu do dnia 8 marca 2018 r., tj. do czasu oględzin przeprowadzonych przez kontrolera NIK, działań zmierzających do usunięcia usterek stwierdzonych w lipcu 2017 r. w wyniku okresowej kontroli technicznej<sup>11</sup> wiaduktu w Smardzowie, mogących wpłynąć na skrócenie okresu jego eksploatacji i powodujących zagrożenia związane z niezabezpieczeniem dostępu do rozdzielni elektrycznej.

<sup>7</sup> W dniu 20 marca 2018 r.

<sup>8</sup> Za wyjątkiem zatwierdzonych w lipcu 2015 r. przez Starostę Oleśnickiego projektów dotyczących dwóch fragmentów drugiej z tych dróg, tj.: [1] skrzyżowania DW373 z drogą powiatową Oleśnica-Syców, [2] odcinka DW373 o długości ok. 300 m na wysokości zjazdu do Obwodu Utrzymania Drogi Ekspresowej S8.

<sup>9</sup> Na tych skrzyżowaniach znaki pionowe F-10 „kierunki na pasach ruchu” informowały, iż lewy pas ruchu jezdni jest przeznaczony do skrętu w lewo lub zawracania, natomiast znaki poziome (strzałki kierunkowe) na lewym pasie jezdni informowały wyłącznie o możliwości skrętu w lewo.

<sup>10</sup> Projekt przewidywał stopniowe ograniczenie prędkości dla pasa ruchu w kierunku skrzyżowania z ruchem okrężnym, tj. kolejno do 70km/h oraz do 50 km/h, natomiast w wyznaczonych projektem miejscach ustawiono identyczne znaki drogowe, ograniczające prędkość do 50 km/h.

<sup>11</sup> O jakiej mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, ze zm.), dalej: „*Prawo budowlane*”.



Rezultatem przeprowadzonych badań kontrolnych były także uwagi wskazujące m.in. na:

- konieczność usprawnienia kontroli zarządczej w zakresie realizacji zadań dotyczących inżynierii ruchu i utrzymania starodroży;
- potrzebę odnowienia oznakowania poziomego na jezdniach DW368 i wymiany jednego ze znaków B-33 „ograniczenie prędkości” na DW373<sup>12</sup>;
- niedoskonałość systemu komputerowego „WZDR”, wykorzystywanego do elektronicznego prowadzenia książek dróg, którego ograniczenie skutkowało prezentowaniem niezgodnych ze stanem faktycznym danych wskazujących, że moment upoważnienia osób uprawnionych do dokonywania wpisów w książce był wcześniejszy niż data przejścia drogi przez DSDiK.

W ocenie NIK na pozytywne podkreślenie zasługuje ogólnie dobry stan techniczny przejętych przez DSDiK starodroży. Ich bieżące utrzymanie przez służby DSDiK, z wyłączeniem wiaduktu w Smardzowie, nie budziło zastrzeżeń. Nawierzchnia tych dróg, poza niewielkim odcinkami, znajdowała się w dobrym stanie technicznym, oznakowanie pionowe było czytelne i stabilne, a sygnalizacja świetlna sprawna.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Działania dotyczące właściwego utrzymania przejętych dróg

Opis stanu  
faktycznego

1.1. W związku z wybudowaniem nowych dróg krajowych DSDiK przejęła od gmin zarząd nad drogami o łącznej długości 57,443 km, z czego:

- w 2015 r. nad odcinkami o długości 34,867 km,
- w 2016 r. nad odcinkami o długości 22,576 km.

Początkowo były to odcinki dróg krajowych (DK8, DK35 i DK25), lecz stosownie do art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych (w brzmieniu obowiązującym do dnia 9 lipca 2015 r.<sup>13</sup>) stały się drogami gminnymi. Następnie, na podstawie art. 2 ust. 2 powołanej wcześniej ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz uchwał rad pięciu gmin województwa dolnośląskiego, tj. Rady Gminy Oleśnica, Rady Gminy Długołęka, Rady Gminy Kobierzyce, Rady Miejskiej w Sycowie oraz Rady Miasta Oleśnicy (podjętych w okresie od 27 sierpnia do 22 września 2015 r., a wchodzących w życie w okresie od 19 września 2015 r. do 1 stycznia 2016 r.), otrzymały status dróg wojewódzkich, tracąc jednocześnie kategorię dróg gminnych.

Dyrektor DSDiK wskazał, że odcinki dróg wskazane w uchwałach Rady Gminy Kobierzyce i Rady Miejskiej w Sycowie, stanowiących o zmianie kategorii ww. dróg gminnych, nie były przewidziane do wejścia w skład dróg wojewódzkich m.in. z powodu niespełnienia przez nie definicji drogi wojewódzkiej, określonej w art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczane do dróg krajowych. Wskazał także, że Sejmik Województwa Dolnośląskiego w dniu 26 listopada 2015 r. podjął uchwałę w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg wojewódzkich, gdzie wymieniono m.in. wyżej wymienione odcinki dróg położonych na terenie gmin Syców i Kobierzyce oraz miasta Kobierzyce, które z dniem 22 grudnia 2015 r. (data wejścia w życie części uchwały) zmieniły swój status na drogi powiatowe<sup>14</sup>. W tej samej uchwale ujęto część dawnych dróg krajowych nr 8 i nr 25 położonych na

<sup>12</sup> Na poddanym oględzinom odcinku DW368 ograniczona widoczność dotyczyła 15% strzałek kierunkowych (P-8a – P-8c) oraz 10% przejść dla pieszych (P-10), zwłaszcza na prawym pasie ruchu obu jezdni. Na DW373 powierzchniuowo spełniona tarcza jednego za znaków B-33 ograniczała jego czytelność o ok. 20%.

<sup>13</sup> W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych.

<sup>14</sup> Nie objęto ich kontrolą NIK.



terenie gminy i miasta Oleśnica, które w związku z jej realizacją zmieniły swój status na drogi powiatowe również z dniem 22 grudnia 2015 r. (Miasto Oleśnica) oraz z dniem 1 stycznia 2016 r. (Gmina Oleśnica, data wejścia w życie drugiej części uchwały).

W związku z wejściem w życie ww. uchwał stan przejętych od gmin przez DSDiK dawnych dróg krajowych na koniec 2015 r. wyniósł 11,354 km, a na koniec 2016 r. zwiększył się do 18,162 km i utrzymał się do końca 2017 r.

Dyrektor DSDiK podał także, że w okresie od listopada (kiedy to została powzięta informacja o wejściu w życie uchwał Rady Gminy Kobierzyce i Rady Miejskiej w Sycowie, stanowiących o zmianie statusu dróg gminnych) do 22 grudnia 2015 r. (kiedy to drogi wojewódzkie zlokalizowane na terenie Sycowa i Kobierzyc zmieniły status na powiatowe) realizowano obowiązki zarządcy drogi, tj. wydano jedną decyzję na lokalizację sieci telekomunikacyjnej (25 listopada 2015 r.), objazdy dróg odbywały się na bieżąco, nie były jednak dokumentowane (co zostało szczegółowo opisane w części wystąpienia dotyczącej nieprawidłowości), były prowadzone prace utrzymaniowe (co potwierdziły raporty zimowego utrzymania dróg).

(Dowody: akta kontroli str. 3-6, 66-75, 113-120, 382-385, 1095-1102)

Od 2016 r. pod zarządem DSDiK pozostawały więc przejęte od gmin dawne drogi krajowe nr 8 i 25, a z uchwał Rad Gminy Długołęka, Rady Gminy Oleśnica oraz Rady Miasta Oleśnica, po uwzględnieniu uchwały Sejmiku Województwa Dolnośląskiego dotyczącej przekazania części dróg powiatom wynikało, że:

a) na odcinku o długości 9,945 km<sup>15</sup>, przebiegającym przez teren gminy Długołęka – zmiana zarządcy drogi w wyniku wejścia w życie uchwały nr IX/124/15 Rady Gminy Długołęka (na rzecz DSDiK) nastąpiła 10 października 2015 r. Nawiązując do ww. uchwały DSDiK pismem nr ZT.0468.62.2015 z dnia 6 listopada 2015 r. zwróciła się do Wójta Gminy Długołęka o przekazanie całości posiadanej dokumentacji dotyczącej ww. odcinka drogi. Ponownie, z podobnym wnioskiem<sup>16</sup> DSDiK wystąpiła pismem nr ZT.048.62.1.2015 z dnia 1 grudnia 2015 r., kolejny wniosek nr ZT.048.62.2.2015 został do Wójta Gminy Długołęka wystosowany w dniu 21 stycznia 2016 r.

W dniu 10 lutego 2016 r. do DSDiK wpłynęło pismo nr RI.7011.5.4.2016.SA z dnia 5 lutego 2016 r. z Urzędu Gminy w Długołęce, w załączeniu którego została przekazana dokumentacja byłej drogi krajowej nr 8 położonej w granicach administracyjnych Gminy Długołęka, tj.: [1] kopie zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych przy przedmiotowej drodze, [2] kopię umowy oraz porozumienia dotyczącego dzierżawy części działki nr ew. 50/18 – lokalizacja tablic reklamowych, [3] kopie decyzji dotyczących zezwoleń lokalizacji urządzeń w pasie drogowym, ponadto w piśmie poinformowano, że nie są prowadzone żadne sprawy odszkodowawcze dotyczące zdarzeń losowych na przedmiotowym odcinku drogi.

Odnosząc się do trwającego ponad cztery miesiące pobierania dokumentacji dotyczącej zarządzania starodrożem położonym na terenie gminy Długołęka, Dyrektor DSDiK podał, że jednostka nie posiadała wiedzy o zamiarze

<sup>15</sup> Obecnie droga wojewódzka nr 368 – numer nadany zarządzeniem nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 sierpnia 2017 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim.

<sup>16</sup> W piśmie doprecyzowano, że wnosi się o przekazanie w trybie pilnym całej dokumentacji, ponieważ nieposiadanie jej przez DSDiK we Wrocławiu uniemożliwia prawidłowe wykonywanie obowiązków zarządcy drogi – brak informacji o drodze i jej wyposażeniu, szczególnie w aspekcie: [1] ewidencji dróg i konieczności wykonania raportu dla GDDKiA, [2] bieżącego letniego i zimowego utrzymania pasa drogowego, w tym jezdni, [3] organizacji ruchu docelowego i tymczasowego, [4] sygnalizacji świetlnej – programów, ich wyposażenia oraz bieżącego utrzymania, [5] uzgadniania przejazdów nienormatywnych, [6] wydawania zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych, [7] uzgadniania reklam i urządzeń nie drogowych, [8] uzgadniania lokalizacji w pasie drogowym, [9] uzgadniania zajęcia pasa drogowego, [10] braku oryginałów decyzji wygaszających na zajęcie pasa drogowego – co skutkuje brakiem możliwości wystawienia nowych decyzji na zajęcie pasa drogowego, [11] zarządzania i utrzymania obiektów inżynierskich, [12] zdarzeń losowych (odszkodowania).



przekazania dawnej drogi krajowej przez Gminę Długoleka i niezwłocznie po powzięciu takiej informacji (w listopadzie 2015 r. na podstawie Dziennika Urzędowego Województwa Dolnośląskiego) podjęła niezbędne działania w celu przejęcia niezbędnych dokumentów, co nastąpiło dopiero po dwóch ponagleniach Gminy Długoleka, po 91 dniach od wystąpienia przez DSDiK z pierwszym wnioskiem w tej sprawie. Ponadto Dyrektor DSDiK zapewnił, że w tym czasie prace utrzymaniowe opisanego wyżej odcinka drogi wojewódzkiej były prowadzone na bieżąco, do końca 2015 r. jednak ich nie dokumentowano, a pracownicy i kadra kierownicza za to odpowiedzialna nie pracuje już dziś w DSDiK;

- b) na odcinkach o długości 5,502 km<sup>17</sup> oraz 1,306 km<sup>18</sup>, przebiegających przez teren gminy Oleśnica – zmiana zarządcy drogi na mocy uchwały nr XI/61/15 Rady Gminy Oleśnica nastąpiła z dniem 1 stycznia 2016 r. Nawiązując do ww. uchwały pismem nr BI.7234.1.161.2015 z dnia 30 grudnia 2015 r. Gmina Oleśnica przekazała dokumentację związaną z zarządzaniem ww. drogami<sup>19</sup>;
- c) na odcinku o długości 1,409 km<sup>20</sup>, przebiegającym przez teren miasta Oleśnica – zmiana zarządcy drogi na mocy uchwały nr XII/78/2015 Rady Miasta Oleśnica nastąpiła 26 września 2015 r. DSDiK pismem nr ZT.048.60.2015 z dnia 6 listopada 2015 r. zwróciło się do Urzędu Miasta w Oleśnicy o weryfikację danych zawartych w § 2 ww. uchwały (dotyczących położenia i przebiegu przekazanych dróg) oraz o przekazanie całej dokumentacji dla byłej drogi krajowej nr 8. W odpowiedzi pismem nr ZI.220.9.2015 z dnia 23 listopada 2015 r. Miasto Oleśnica protokołem zdawczo-odbiorczym przekazało dokumentację dotyczącą utrzymania tej drogi<sup>21</sup> (uzupełniono następnego dnia o projekt organizacji ruchu dla jednego ze skrzyżowań, wykazy przepustów i obiektów mostowych, dokumentację projektową dotyczącą mostów, zagospodarowania terenu oraz kładek dla pieszych).

Gminy Długoleka i Oleśnica oraz Miasto Oleśnica nie przekazały protokolarnie zarządu nad ww. odcinkami obecnych DW nr 368 i DW nr 373. Dyrektor DSDiK wskazał, że ustawa o drogach publicznych nie nakłada takiego obowiązku. Zauważył też, że akt ten nie określa sposobu i zakresu przekazania dróg, nie precyzuje też terminów ich przekazania. DSDiK nie posiadała informacji w zakresie daty uprawomocnienia się decyzji udzielającej pozwolenia na użytkowanie drogi ekspresowej S8, która stanowiła o poprzedniej zmianie zarządcy wyżej opisanych odcinków dróg. Dyrektor DSDiK podał, że data zmiany zarządcy z krajowego na

<sup>17</sup> Obecnie DW368.

<sup>18</sup> Obecnie droga wojewódzka nr 373 – numer nadany zarządzeniem nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 sierpnia 2017 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim.

<sup>19</sup> Były to: [1] Książki drogi (3 sztuki), [2] Dokumentacja sygnalizacji świetlnej w m. Smardzów, Cieśle, Poniatowice i Ligota Polska, [3] Wykaz obiektów mostowych i przepustów, Karty przeglądów podstawowych i rozszerzonych, [4] Książki obiektów mostowych (2 szt.), [5] projekt architektoniczno-budowlany, [6] Projekty wykonawcze (2 szt. – estakada i wiadukt), [7] Dokumenty związane z ochroną środowiska, [8] Kopie decyzji administracyjnych na zajęcie pasa drogowego, [9] Kopie umowy o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej wraz z protokołem zdawczo-odbiorczym dotyczącym sygnalizacji świetlnej w miejscowości Ligota Polska, [9] Kopie decyzji na lokalizację urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, [10] Kopie decyzji uzgodnień na lokalizację zjazdów oraz [11] odpis uchwały nr XI/61/15 Rady Gminy Oleśnica.

<sup>20</sup> Obecnie droga wojewódzka nr 368 – numer nadany zarządzeniem nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 sierpnia 2017 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim.

<sup>21</sup> Były to: [1] książki drogi (2 sztuki), [2] aktualne mapy ewidencyjne, [3] dokumentacja drogowych obiektów inżynierskich, [4] decyzje wydane przez GDDKiA na zajęcie pasa drogowego i o umieszczeniu urządzeń obcych, [5] dokumenty z zakresu ochrony środowiska, [6] protokoły przekazania sygnalizacji świetlnej, [7] decyzje administracyjne i uzgodnienia wydane przez GDDKiA wraz z wnioskami stron dotyczącymi umieszczenia urządzeń, obiektów, reklam oraz zjazdów w pasie drogowym, [8] kopia umowy na zakup energii elektrycznej, [9] wersje elektroniczne „map akustycznych dla dróg krajowych na terenie województwa dolnośląskiego”, [10] program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa dolnośląskiego na lata 2009-2013, obejmujący m.in. odcinek DK8 Wrocław-Oleśnica (wskazanie na adres strony internetowej, gdzie udostępniona jest uchwała nr LIV/951/10 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 kwietnia 2010 r.).



gminnych dotycząca ww. odcinków dróg nie miała dla niego znaczenia i wiedza na ten temat nie była konieczna do wykonywania przez DSDiK obowiązków zarządcy dróg przejętych od gmin.

Według informacji GDDKiA, pozyskanej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy z dnia 23 stycznia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*<sup>22</sup> (dalej: „ustawa o NIK”), do zmiany zarządcy ww. odcinków dróg doszło (z mocy prawa) w dniu 21 października 2013 r.<sup>23</sup>.

Z tej samej informacji wynikało ponadto, że w okresie objętym kontrolą DSDiK stała się, z mocy prawa (na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o *drogach publicznych*), zarządcą odcinków dwóch dróg, którymi wcześniej zarządzała GDDKiA Oddział we Wrocławiu, a które to odcinki dróg zostały pozbawione dotychczasowej kategorii i zaliczone do dróg wojewódzkich z chwilą ich zastąpienia nowowytbudowanymi i oddanymi do użytkowania odcinkami dróg. Dotyczyło to:

- od dnia 6 listopada 2017 r.<sup>24</sup> odcinka drogi krajowej nr 5 o łącznej długości 19,192 km,
- od dnia 19 grudnia 2017 r.<sup>25</sup> odcinka drogi krajowej nr 46 o łącznej długości 1,645 km.

GDDKiA poinformowała jednocześnie, że według stanu na dzień 3 stycznia 2018 r. (data udzielenia informacji) prowadzone były czynności związane z przekazywaniem DSDiK odcinków ww. dróg.

Dyrektor DSDiK wydał w dniu 31 października 2017 r. zarządzenie nr 49/2017 w sprawie powołania komisji w celu przejęcia drogi krajowej nr 5 na odcinku zastąpionym drogą ekspresową S5, a w dniu 4 stycznia 2018 r. zarządzenie nr 2/2018 w sprawie powołania komisji w celu przejęcia drogi krajowej nr 46 na odcinku zastąpionym obwodnicą Kłodzka. W związku z nieprzekazaniem dotychczas dokumentacji dotyczącej ww. dróg nie założono ksiąg dróg, jednak cyklicznie (zgodnie z wewnętrznymi procedurami, co dwa tygodnie), odpowiednio od listopada 2017 r. i od stycznia 2018 r., prowadzone były objazdy ww. dróg, co dokumentowano w założonych dla nich dziennikach objazdów. Według Dyrektora DSDiK pozwolenie na użytkowanie drogi krajowej „S-ki” nie jest dokumentem wiążącym, może stanowić moment rozpoczęcia procedury przekazania, która zakończy się protokołem zdawczo-odbiorczym wraz z przekazaniem dokumentu PT<sup>26</sup>. Zdaniem Dyrektora DSDiK proces przekazania drogi odbywa się w czasie niezbędnym do przeprowadzenia wizji drogi w terenie, przejęcia niezbędnej dokumentacji, decyzji, pozwoleń, terenów, działek, wprowadzenia jej oznakowania, jak również sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego i podpisania dokumentu PT. Ponadto Dyrektor DSDiK zwrócił uwagę, że żaden przepis nie precyzuje daty i sposobu przekazania drogi między zarządcami, a określenie „z chwilą oddania do użytkowania” nigdzie w ustawie nie jest doprecyzowane.

(Dowody: akta kontroli str. 3-6, 66-104, 113-163, 230-261, 353-373, 427-434, 1095-1135, 1172)

**1.2.** Pomiędzy drugim a trzecim wnioskiem DSDiK o przesłanie niezbędnej dokumentacji Gmina Długołęka przekazała (za pismem PGN.6822.30.2013.MT

<sup>22</sup> Dz. U. z 2017 r., poz. 524.

<sup>23</sup> Decyzja Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego udzielająca pozwolenia na użytkowanie drogi ekspresowej S8 od węzła Pawłowice (obecnie węzeł Wrocław Psie Pole) do węzła Dąbrowa (obecnie węzeł Oleśnica Zachód) została wydana w dniu 4 października 2013 r. – decyzja nr 1383/2013 – sygn.. WIK.7740.259.2013.II.14.3D.3. Decyzja ta stała się ostateczną z dniem 21 października 2013 r., zgodnie z treścią zaświadczenia z dnia 31 października 2013 r. – sygn. WIK.7740.259.2013.II.14.3D.4.

<sup>24</sup> W związku z uprawomocnieniem się decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego udzielających pozwolenia na użytkowanie odcinkom drogi ekspresowej S5 o numerach: 1641/2017 z dnia 27 października 2017 r. oraz 1657/2017 z dnia 3 listopada 2017 r.

<sup>25</sup> W związku ze zrzeczeniem się przez pełnomocnika GDDKiA prawa do wniesienia odwołania od decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego udzielającej pozwolenia na użytkowanie łącznika drogi krajowej nr 46 – decyzja nr 1866/2017 z dnia 15 grudnia 2017 r.

<sup>26</sup> Protokół przekazania-przejęcia środka trwałego.



z dnia 13 stycznia 2016 r.) 10 protokołów przejęcia-przekazania środka trwałego (PT) dotyczących działek wchodzących w skład dawnej drogi krajowej nr 8. W DSDiK podpisano sześć z tych protokołów PT, dotyczących przekazanej drogi gminnej (dawnej DK8) od km 134+613 do km 144+558 dla jezdni 1 oraz od km 134+613 do km 144+558 dla jezdni nr 2. Pismem nr ZT.048.62.3.2015 z dnia 2 lutego 2016 r., w załączeniu którego przekazano protokoły PT, poinformowano jednocześnie, że pozostałe cztery protokoły PT nie mogą być przez DSDiK podpisane, gdyż z analizy załączonych do nich wykazów działek wynika, że występuje szereg nieścisłości w stosunku do działek ujętych w uchwale Rady Gminy Długoleka nr IX/124/15, tj. na 100 działek ujętych w protokołach PT zbędne są 54 działki, a pięć wymaga podziału (do pisma załączono też wykaz działek zbędnych i działek wymagających podziału). W tym samym piśmie zwrócono się również o korektę wartości całkowitej działek wchodzących w pas drogowy dawnej drogi krajowej nr 8 oraz podanie wartości księgowej dla 46 działek. Pismem nr PGN.6822.30.2013.MT z dnia 17 marca 2016 r. Gmina Długoleka poinformowała DSDiK, że wszystkie działki wskazane w załączniku do uchwały IX/124/15 Rady Gminy Długoleka zostały Gminie przekazane przez GDDKiA jako działki leżące w pasie drogowym drogi krajowej nr 8, a Gmina Długoleka od czasu ich przejęcia nie wprowadzała żadnych zmian. Jednocześnie zaproponowała spotkanie robocze mające na celu omówienie ewentualnych nieścisłości. Odpowiadając na ten wniosek DSDiK pismem nr ZG.7748.125.2016 z dnia 31 marca 2016 poinformowała Gminę Długoleka, że wystąpiła w tej sprawie o opinię do nadrzędnej jednostki i tego samego dnia pismem o tym samym numerze zwróciła się do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego (Wydział Mienia Wojewódzkiego, Dział Zarządzania Nieruchomościami) o zajęcie stanowiska w sprawie zasadności przejęcia od Gminy Długoleka działek leżących poza pasem drogowym. W dniu 20 kwietnia 2016 r. Dyrektor Wydziału Mienia Wojewódzkiego w UMWD pismem L.dz. 1848/04/2016 poinformował DSDiK, że bezzasadne jest przejmowanie działek leżących w całości poza pasem drogowym oraz tych, które wymagają podziału, ze względu na generowanie kosztów związanych z ich utrzymaniem. W dniu 4 maja 2016 r. do DSDiK wpłynęło pismo skierowane z Urzędu Gminy Długoleka z tego samego dnia nr PGN.6822.30.2013.MT z prośbą o udzielenie informacji dotyczących planowanego spotkania dotyczącego wyjaśnienia wątpliwości związanych z przekazaną przez gminę drogą. DSDiK udzieliła odpowiedzi pismem nr ZG.7748.125.2016 z dnia 31 maja 2016 r. proponując termin spotkania w dniu 22 czerwca 2016 r. w siedzibie Urzędu Gminy w Długolece. W trakcie przeprowadzonych rozmów między przedstawicielami DSDiK i Gminy Długoleka nie doszło do porozumienia, „sporne”, niestanowiące pasa drogowego działki miały być poddane analizie i Gmina Długoleka zobowiązała się co do nich wypowiedzieć na piśmie bądź na kolejnym, roboczym spotkaniu (dalej stała na stanowisku, że przekazaniu podlegają wszystkie działki przejęte od GDDKiA). Do kolejnego spotkania ani przekazania pisemnych informacji nie doszło. Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że sprawa przejęcia działek i uregulowania ich stanu prawnego w księgach wieczystych nie była procedowana z uwagi na fakt, że Sejmik Województwa Dolnośląskiego skierował do Naczelnego Sądu Administracyjnego (dalej: „NSA”) skargę kasacyjną od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 23 listopada 2016 r. w sprawie uchwały dotyczącej kaskadowego przekazania dróg. Zdaniem Dyrektora DSDiK wyrok NSA określi status przekazanych działek, a jeżeli będzie niekorzystny to może to spowodować konieczność powrotu do stanu sprzed przekazania dróg.

(Dowody: akta kontroli str. 3-6, 103-107, 154-164, 230-233)



W dniu 21 kwietnia 2016 r. do DSDiK wpłynęły z Sądu Rejonowego z Oleśnicy, V Wydziału Ksiąg Wieczystych zawiadomienia (11 sztuk<sup>27</sup>) o wpisach zmiany / wykreślenia ostrzeżenia o niezgodności treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawnym, które zostały wydane w związku z wnioskami Gminy Długoleka w tej sprawie z dnia 29 lutego 2016 r. W dziale trzecim ksiąg wieczystych, założonych dla działek przekazanych DSDiK, wpisano ostrzeżenie o niezgodności treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawnym w dziale II wobec pozbawienia drogi kategorii drogi gminnej oraz zaliczenia drogi do kategorii wojewódzkiej zgodnie z art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 13 września 2013 r. *o zmianie ustawy o drogach publicznych*. Podstawą wpisów była uchwała nr IX/124/15 Rady Gminy Długoleka w sprawie pozbawienia odcinka dawnej drogi krajowej nr 8 kategorii drogi gminnej. W związku z otrzymaniem tych zawiadomień pismem nr ZG.7748.125.2016 z dnia 25 kwietnia 2016 r. DSDiK zwróciła się do Sądu Rejonowego w Oleśnicy i poinformowała, że jest w trakcie przejmowania od Gminy Długoleka odcinka drogi gminnej, dawnej DK8, jednakże w wykazie działek do przekazania Gmina ujęła działki leżące poza pasem drogowym oraz wymagające podziału, i w związku z tym do czasu uregulowania spraw związanych z ich przekazaniem nie powinny być kontynuowane zmiany wpisów w księgach wieczystych, gdyż przejęcie działek nie byłoby zgodne ze stanem faktycznym, tj. pod drogi.

W dniu 27 kwietnia 2016 r. DSDiK wystąpiła do Powiatowego Zakładu Katastralnego we Wrocławiu oraz do Starostwa Powiatowego w Oleśnicy z wnioskami o udostępnienie danych zgromadzonych w rejestrze publicznym, tj. map zasadniczych i map ewidencyjnych gruntów i budynków, dotyczących obszarów obejmujących odcinki dróg, których dotyczyły uchwały Rady Gminy Długoleka, Rady Gminy Oleśnica, a także Rady Miasta Oleśnicy w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg gminnych, (które stały się w latach 2015-2016 wojewódzkimi). Żadaną dokumentację DSDiK otrzymała w maju 2016 r.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK, a w sprawie braku aktualizacji wpisów w ewidencji gruntów i budynków oraz w księgach wieczystych dotyczących działek zlokalizowanych pod przejętymi drogami – wyjaśnił, że Sejmik Województwa Dolnośląskiego skierował do NSA skargę kasacyjną od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 23 listopada 2016 r. w sprawie uchwały dotyczącej kaskadowego przekazania dróg. Wyrok NSA miał określić status dróg. Ze względu na zawisłość sprawy i niepewność co do przyszłego stanu prawnego gruntów pod drogami wojewódzkimi, regulacje prawne – według Marszałka – należało uznać za przedwczesne do momentu rozstrzygnięcia przez NSA zaskarżonej uchwały kaskadowej, a zadania w zakresie gospodarowania nieruchomościami zajętymi pod drogami wojewódzkimi należą do kompetencji statutowych DSDiK.

(Dowody: akta kontroli str. 234-241, 262-352, 427-434, 1218-1219)

**1.3.** Zgodnie z § 7 ust. 1 *Statutu Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei*<sup>28</sup> DSDiK wykonywała, z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego, zadania zarządcy dróg wojewódzkich na terenie województwa dolnośląskiego w zakresie:

<sup>27</sup> O numerach pozycji dziennika: DZKW/WR1E/00002557/16, DZKW/WR1E/00002558/16, DZKW/WR1E/00002607/16, DZKW/WR1E/00002561/16, DZKW/WR1E/00002562/16, DZKW/WR1E/00002563/16, DZKW/WR1E/00002564/16, DZKW/WR1E/00002565/16, DZKW/WR1E/00002566/16, DZKW/WR1E/00002567/16, DZKW/WR1E/00002568/16.

<sup>28</sup> Obowiązującego od dnia 29 października 2015 r., stanowiącego załącznik nr 1 do uchwały nr XVI/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r. w sprawie zmiany uchwały nr XVI/195/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października w sprawie przekształcenia Dolnośląskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich we Wrocławiu w Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu i nadania jej statutu, do tej daty obowiązywał Statut stanowiący załącznik nr 1 do uchwały nr XVI/195/07 Sejmiku



- a) budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich wraz z infrastrukturą techniczną związaną z drogami;
- b) budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony obiektów inżynierskich na drogach określonych w pkt 1;
- c) inżynierii ruchu drogowego.

DSDiK, według stanu na koniec:

- 2013 r. - była zarządcą 2 253 km dróg (w ich skład nie wchodziły starodroża), oraz zatrudniała 268 pracowników, z czego 108 osób (40%) zajmowało się zarządzaniem drogami<sup>29</sup>,
- 2014 r. - była zarządcą 2 258 km dróg (w ich skład nie wchodziły starodroża), oraz zatrudniała 260 pracowników, z czego 70 osób (27%) zajmowało się zarządzaniem drogami,
- 2015 r. - była zarządcą 2 241 km dróg, z czego 11,354 km (0,5%) stanowiły starodroża, oraz zatrudniała 245 pracowników, z czego 63 osoby (26%) zajmowały się zarządzaniem drogami,
- 2016 r. - była zarządcą 2 250 km dróg, z czego 18,162 km (0,8%) stanowiły starodroża, oraz zatrudniała 238 pracowników, z czego 67 osób (28%) zajmowało się zarządzaniem drogami,
- w 2017 r. - była zarządcą 2 243 km dróg, z czego 18,162 km (0,8%) stanowiły starodroża, oraz zatrudniała 235 pracowników, z czego 68 (29%) zajmowało się zarządzaniem drogami.

(Dowody: akta kontroli str. 9-22, 110-115, 122, 1126)

W strukturze organizacyjnej DSDiK wydzielone zostały trzy piony, tj. od dnia 28 stycznia 2015 r.<sup>30</sup>: Pion Dyrektora<sup>31</sup>, Pion Zarządzania Infrastrukturą Drogową<sup>32</sup> oraz Pion Inwestycji i Utrzymania Infrastruktury Drogowej<sup>33</sup>, natomiast od dnia 15 listopada 2016 r.<sup>34</sup>: Pion Dyrektora<sup>35</sup>, Pion Zarządzania Infrastrukturą Drogową<sup>36</sup> oraz Pion Inwestycji<sup>37</sup>. Realizacja zadań zarządcy drogi dla „przejętych” starodroży należała przede wszystkim do pracowników zatrudnionych w służbie utrzymaniowej oraz w komórkach do spraw zarządzania drogami, odpowiedzialnych m.in. za: opiniowanie dokumentacji technicznej w zakresie docelowej i tymczasowej organizacji ruchu, prowadzenie spraw związanych z istniejącą i projektowaną sygnalizacją świetlną, oraz pozyskiwanie dokumentów związanych z aktualizacją ewidencji dróg. Stan zatrudnienia takich pracowników wynosił:

---

Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2007 r. w sprawie przekształcenia Dolnośląskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich we Wrocławiu w Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu i nadania jej statutu.

<sup>29</sup> W węższym rozumieniu tego pojęcia jako bieżące utrzymanie dróg, w którym uwzględniono pracowników: służby utrzymaniowej (bez robotników) oraz komórek do spraw inżynierii ruchu drogowego, ewidencji dróg, a także reklam i uzgodnień sieciowych.

<sup>30</sup> Na podstawie Uchwały nr 87/VI/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 stycznia 2015 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Organizacyjnego Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, następnie od 16 listopada 2016 r. na podstawie uchwały nr 2967/VI/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 listopada 2016 r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Organizacyjnego Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu.

<sup>31</sup> W skład którego wchodziły: Dział Finansowy oraz Oddział Planowania i Zarządzania.

<sup>32</sup> W skład którego wchodziły: Dział Gospodarki Gruntami, Dział Gwarancji i Odbiorców, Dział Inżynierii Ruchu, Zespół Ewidencji Dróg, Zespół Reklam i Obiektów Niedrogowych, Zespół Uzgodnień Drogowych i Sieciowych oraz Zespół Urbanistyki Transportowej.

<sup>33</sup> W skład którego wchodziły: Dział Funduszy Zewnętrznych, Dział Kosztów i Rozliczeń, Dział Inwestycji i Remontów, Laboratorium Drogowe, Zespół Uzgadniania Dokumentacji oraz Oddział Utrzymania.

<sup>34</sup> Na podstawie uchwały nr 2967/VI/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 listopada.

<sup>35</sup> W skład którego wchodził: dział Finansowy, Dział Funduszy Zewnętrznych oraz Dział Planowania i Zarządzania.

<sup>36</sup> W skład którego wchodził: Dział Gwarancji i Odbiorów, Dział Zarządzania Drogami, Dział Ochrony Pasa Drogowego, Dział Obsługi Służby Utrzymaniowej oraz Służba Utrzymaniowa (Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych i Wrocław).

<sup>37</sup> W skład którego wchodziły: Dział Inwestycji i Remontów, Dział Mostów, Dział Gospodarki Gruntami, Zespół Uzgadniania Dokumentacji, Laboratorium Drogowe oraz Zespół Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.



- w 2015 r. sześć osób, w tym dwie osoby (starsi inspektorzy) zatrudnione w pełnym wymiarze czasu pracy w Oddziale Utrzymania, z których jedna posiadała wykształcenie średnie<sup>38</sup> a druga wykształcenie wyższe<sup>39</sup> kierunkowe, jedna osoba zatrudniona w pełnym wymiarze czasu pracy w Zespole Urbanistyki Transportowej to Kierownik tego Zespołu posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>40</sup>, jedna osoba zatrudniona w pełnym wymiarze czasu pracy w Dziale Inżynierii Ruchu to specjalista ds. inżynierii ruchu posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>41</sup>, a dwie osoby zatrudnione w pełnych wymiarach czasu pracy w Zespole Ewidencji Dróg to specjaliści ds. ewidencji dróg, z których jeden ukończył kierunkowe policealne studium zawodowe<sup>42</sup> a drugi posiadał wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>43</sup>;
- w 2016 r. dziewięć osób, przy czym pięć osób zatrudnionych w pełnych wymiarach czasu pracy w Oddziale Utrzymania to trzech starszych inspektorów, jeden to starszy referent ds. służby utrzymaniowej, a jeden to specjalista ds. inżynierijno-technicznych, z których cztery posiadały wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>44</sup> a jedna wyższe niekierunkowe i kierunkowe studia podyplomowe<sup>45</sup>, jedna osoba zatrudniona w pełnym wymiarze czasu pracy w Zespole Urbanistyki Transportowej to Kierownik tego Zespołu posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>46</sup>, jedna osoba zatrudniona w pełnym wymiarze czasu pracy w Dziale Inżynierii Ruchu to specjalista ds. inżynierii ruchu posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>47</sup>, a dwie osoby zatrudnione w pełnych wymiarach czasu pracy w Zespole Ewidencji Dróg to specjaliści ds. ewidencji dróg<sup>48</sup>, z których jeden ukończył kierunkowe policealne studium zawodowe<sup>49</sup> a drugi posiadał wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>50</sup>;
- w 2017 r. dziewięć osób, przy czym pięć osób zatrudnionych w pełnych wymiarach czasu pracy w Służbie Utrzymaniowej (Wrocław), z których jeden to starszy inspektor, jeden to starszy referent ds. służby utrzymaniowej, dwóch to specjaliści ds. inżynierijno-technicznych, a jeden to Kierownik Służby Utrzymaniowej, spośród tych pięciu osób cztery posiadały wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>51</sup> a jedna wyższe niekierunkowe oraz podyplomowe studia

<sup>38</sup> Technik drogowy, specjalność: budowa dróg i mostów kołowych.

<sup>39</sup> W zakresie budownictwa lądowego, specjalność: inżynieria lądowa, osoba ta posiadała również przygotowanie zawodowe do wykonywania samodzielnie funkcji kierownika budowy robót w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

<sup>40</sup> W zakresie gospodarki przestrzennej, specjalność planowanie przestrzenne, osoba ta ukończyła również studia podyplomowe nt. administracja rządowa w Polsce i Niemczech, jest również wpisana na listę członków Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów.

<sup>41</sup> W zakresie budownictwa o specjalności inżynierii lądowej.

<sup>42</sup> I posiada tytuł technika budowlanego o specjalności drogi i mosty kołowe.

<sup>43</sup> Transport w zakresie organizacja i projektowanie systemów transportowych.

<sup>44</sup> Posiadane wyższe wykształcenie tych osób to ukończone studia w zakresie: [1] budownictwa lądowego, specjalność: inżynieria lądowa, osoba ta posiadała również przygotowanie zawodowe do wykonywania samodzielnie funkcji kierownika budowy robót w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, [2] budownictwo lądowe i wodne na kierunku budownictwo, a także studia podyplomowe w zakresie eksploatacji i utrzymania dróg oraz mostów, [3] konstrukcji budowlanych i inżynierskich, osoba ta posiadała również uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej [4] budownictwa, specjalność konstrukcje budowlane i inżynierskie, osoba ta posiada również uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierijnej drogowej.

<sup>45</sup> Specjalista ds. inżynierijno-technicznych posiadał wykształcenie wyższe w zakresie kształtowania terenów zielonych, ukończył również studia podyplomowe w zakresie logistyki oraz inżynierii ruchu drogowego.

<sup>46</sup> W zakresie gospodarki przestrzennej, specjalność planowanie przestrzenne, osoba ta ukończyła również studia podyplomowe nt. administracja rządowa w Polsce i Niemczech, jest również wpisana na listę członków Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów.

<sup>47</sup> W zakresie budownictwa o specjalności inżynierii lądowej.

<sup>48</sup> Jedną z tych osób w trakcie roku awansowała na Kierownika Zespołu Ewidencji Dróg.

<sup>49</sup> I posiada tytuł technika budowlanego o specjalności drogi i mosty kołowe.

<sup>50</sup> Transport w zakresie organizacja i projektowanie systemów transportowych.

<sup>51</sup> Posiadane wyższe wykształcenie tych osób to ukończone studia w zakresie: [1] budownictwa lądowego, specjalność: inżynieria lądowa, osoba ta posiadała również przygotowanie zawodowe do wykonywania



kierunkowe<sup>52</sup>, cztery osoby zatrudnione w pełnym wymiarze czasu pracy Dział Zarządzania Drogami to kierownik tego działu posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>53</sup>, druga osoba to zastępca kierownika posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>54</sup>, a pozostałe dwie osoby to to specjalista i starszy specjalista ds. zarządzania drogami posiadający wykształcenie wyższe kierunkowe<sup>55</sup>.

Wskazani wyżej pracownicy, realizujący obowiązki zarządcy drogi, uczestniczyli również w szkoleniach, seminariach i konferencjach związanych z tą tematyką dotyczące m.in. kierowania ruchem, postępowania administracyjnego, bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt), administrowania pasem drogowym i reklam drogowych, drzew w przestrzeni publicznej.

(Dowody: akta kontroli str. 38-65, 110-115, 164-229, 1095-1110)

1.4.1. W okresie objętym kontrolą w DSDiK obowiązywała *Instrukcja przeprowadzania przeglądów dróg będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu*<sup>56</sup>, która m.in. regulowała zasady oraz częstotliwość przeprowadzania przeglądów dróg wojewódzkich. Określała ona m.in., że bieżące przeglądy dróg powinny się odbywać poprzez patrolowe objazdy sieci drogowej oraz obserwację stanu dróg, urządzeń drogowych i obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągach tych dróg, prowadzoną w trakcie wykonywania obowiązków służbowych. Częstotliwość objazdów określono na nie rzadszą niż raz w tygodniu, dokonywać jej powinien inspektor terenowy, a do analizy wyników przeprowadzonych przeglądów został wyznaczony Kierownik Służby Utrzymaniowej, który w koniecznych przypadkach powinien zawnioskować np. o zamknięcie obiektu dla ruchu, wprowadzenie ograniczeń ruchu czy odpowiednie oznakowanie utrudnień ruchu i niebezpieczeństw). Ta sama instrukcja odnosiła się również do przeglądów okresowych (rocznych i pięcioletnich), wynikających z przepisów *Prawa budowlanego*.

(Dowody: akta kontroli str. 38-65, 110-115, 164-229, 462-492)

Z prowadzonych od początku 2016 r. dzienników objazdu dróg wojewódzkich nr 368 oraz nr 373 wynikało, iż DSDiK (za wyjątkiem pierwszego półrocza 2016 r. w stosunku do drogi wojewódzkiej nr 373, co opisano w sekcji dotyczącej stwierdzonych nieprawidłowości) wywiązywała się z obowiązku wynikającego z art. 20 pkt 10 ustawy *o drogach publicznych*, nakazującego okresowe kontrole dróg poprzez dokonywanie bieżących objazdów. Z wpisów do dzienników objazdów (zalecenia) wynikało, że kontrola dróg wojewódzkich nr 368 i 373 obejmowała

---

samodzielnie funkcji kierownika budowy robót w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, [2] budownictwo lądowe i wodne na kierunku budownictwo, a także studia podyplomowe w zakresie eksploatacji i utrzymania dróg oraz mostów, [3] konstrukcji budowlanych i inżynierskich, osoba ta posiadała również uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej [4] budownictwa, specjalność konstrukcje budowlane i inżynierskie, osoba ta posiada również uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej.

<sup>52</sup> Specjalista ds. inżyniersko-technicznych posiadał wykształcenie wyższe w zakresie kształtowania terenów zielonych, ukończył również studia podyplomowe w zakresie logistyki oraz inżynierii ruchu drogowego.

<sup>53</sup> W zakresie budownictwa, specjalność: inżynieria lądowa, a także z administracji, posiada również uprawnienia budowlane w specjalności drogowej do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń, a także przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnie funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg.

<sup>54</sup> W zakresie gospodarki przestrzennej, specjalność planowanie przestrzenne, osoba ta ukończyła również studia podyplomowe nt. administracja rządowa w Polsce i Niemczech, jest również wpisana na listę członków Zachodniej Okręgowej Izby Urbanistów.

<sup>55</sup> W zakresie budownictwa o specjalności inżynieria lądowej oraz transportu o specjalności organizacji i projektowania systemów transportowych.

<sup>56</sup> Stanowiąca załącznik nr 1 do zarządzenia nr 29/2012 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie przeprowadzania przeglądów dróg wojewódzkich oraz obiektów mostowych, tuneli i przepustów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu ze zmianami wynikającymi z zarządzeń Dyrektora DSDiK nr 235/2014 z dnia 23 grudnia 2014 r. oraz 36/2017 z dnia 14 września 2017 r.



oznakowanie i elementy inżynierii ruchu, a zalecenia pokontrolne były przez służby DSDiK realizowane.

(Dowody: akta kontroli str. 465-1056)

Zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 *Prawa budowlanego*, we wrześniu 2016 r. i 2017 r. pracownicy Służby Utrzymaniowej DSDiK przeprowadzali roczne przeglądy dróg wojewódzkich nr 368 (na dwóch odcinkach: od km 134+613 do km 144+558 oraz od 144+558 do 149+050) i nr 373 (na odcinku od km 366+453 do 367+759). Z protokołów okresowych kontroli wynikało, że dokonane przeglądy dotyczyły stanu: nawierzchni, poboczy, odwodnienia, wyposażenia technicznego dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, barier stalowych ochronnych, przeciwoślśnieńowych, oznakowania poziomego i pionowego, urządzeń sterowania ruchem, słupków prowadzących) oraz innych urządzeń drogi i jej otoczenia (przystanków, zatok, wiat, zieleni, skrzyżowań, reklam). Ze względu na brak upływu wymaganego okresu (DSDiK zarządzała przejętymi od gmin drogami od 2015 r. i 2016 r.) nie dokonano rozszerzonego, pięcioletniego przeglądu dróg na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 *Prawa budowlanego*. Przeglądom, rocznemu (29 grudnia 2016 r.) i pięcioletniemu (1 lipca 2017 r.) został również poddany zlokalizowany na drodze wojewódzkiej nr 368 obiekt mostowy (estakada). Osoby dokonujące okresowych przeglądów ww. dróg i obiektu mostowego posiadały uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności, co było zgodne z art. 62 ust. 4 *Prawa budowlanego*.

(Dowody: akta kontroli str. 593-636, 1057-1070, 1200-1214)

**1.4.2.** Zgodnie z art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych od dnia 1 stycznia 2016 r. DSDiK prowadziła ewidencję przejętych od gmin<sup>57</sup> dróg i jednego obiektu mostowego (estakady). Założone zostały: książka drogi DK98 Mirków – S8 (węzeł Oleśnica Zachód), tj. DW nr 368 (odcinek o długości 16,856 km) oraz książka drogi S8 (węzeł Oleśnica Północ – Spalice), tj. DW nr 373 (odcinek o długości 1,306 km). Po przejęciu drogi o aktualnym numerze 368, DSDiK kontynuował prowadzenie książki obiektu mostowego (wiaduktu) o numerze inwentarzowym 30000924.

(Dowody: akta kontroli str. 593-636, 1057-1070, 1197-1203)

Z dniem 11 lutego 2016 r. podjęta została korespondencja z Wydziałem Transportu Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego w sprawie złożenia wniosku do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad celem nadania przez niego numerów drogom wojewódzkim stosownym zarządzeniem, co zostało zrealizowane 2 sierpnia 2017 r. Wg datowanego na ten dzień zarządzenia nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim opisywane powyżej drogi wojewódzkie otrzymały numery 368 i 373. Zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia 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<sup>58</sup> (dalej: „rozporządzenie w sprawie ewidencji dróg”), drogom tym nadano numery ewidencyjne, odpowiednio: W0003680200000 i W0003730200000.

(Dowody: akta kontroli str. 516-664, 1192-1196)

<sup>57</sup> Badaniem nie objęto odcinków dróg przejętych w 2015 r. od Gmin Syców i Kobierzyce, gdyż w związku z uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego nr XIII/314/15 z dnia 17 września 2015 r. w sprawie pozbawienia dróg kategorii dróg wojewódzkich z dniem 22 grudnia 2015 r. ich dokumentacja (m.in. książki dróg, książki obiektów mostowych) została w dniu 22 grudnia 2015 r. przekazana do Starostwa Powiatowego we Wrocławiu oraz Starostwa Powiatowego w Oleśnicy a także dróg, które w trakcie kontroli NIK były dopiero przejmowane od GDDKiA.

<sup>58</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 582.



Książki dróg wojewódzkich nr 368 i 373 były prowadzone w formie elektronicznej, książka obiektu mostowego o numerze inwentarzowym (JNI) 300000924 w formie papierowej, w dokumentach tych wskazano osoby - pracowników DSDiK upoważnionych do dokonywania wpisów (tylko oni mieli dostęp do programu komputerowego wykorzystywanego do prowadzenia książek), jednak błędnie określono początkowy termin obowiązywania upoważnienia (co wynikało z ograniczeń systemu komputerowego wykorzystywanego do prowadzenia książek, automatycznie pobierającego datę zarejestrowania poszczególnych pracowników w systemie komputerowym). W DSDiK prowadzono wykaz obiektów mostowych, w którym zaewidencjonowano ww. estakadę położoną w miejscowości Smardzów, założono również kartę obiektu mostowego. W tabelach 4-5 książek dróg odnotowywano prowadzone dzienniki objazdu dróg i przeprowadzone okresowe przeglądy. Wpisy były kompletne i potwierdzone przez upoważnione osoby. Tabele VI i VII ze względu na brak remontów i katastrof na tych odcinkach dróg wojewódzkich pozostały niewypełnione. Tabele VIII-X dotyczące danych technicznych charakteryzujących odcinki dróg wojewódzkich nr 368 i 373 zawierały wymagane przepisami *rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg* dane. Aktualizowanie prowadzonych w DSDiK ewidencji (książek dróg, dzienników objazdów, książki obiektu mostowego) odbywało się zgodnie z § 16 *rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg*, tj. na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.

W ramach dokumentów ewidencyjnych prowadzono również mapę techniczno-eksploatacyjną zaktualizowaną o parametry dróg wojewódzkich nr 368 i 373.

(Dowody: akta kontroli str. 516-664, 1066-1070, 1204-1216)

1.4.3. Uchwałą nr 1324/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 października 2015 r. przyjęty został *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*. Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że drogi przekazane przez jednostki samorządu terytorialnego na przełomie 2015 i 2016 r. nie zostały w nim uwzględnione. W momencie opracowania planu DSDiK nie posiadała wiedzy o planowanych przekazaniach.

(Dowody: akta kontroli str. 1197-1202)

Wydatki DSDiK wyniosły ogółem:

- w 2013 r. - 388 177,8 tys. zł, z czego 238 296,7 tys. zł (100% planu) poniesiono na budowę i przebudowę dróg, 75 147,5 tys. zł (100% planu) na ich remonty, a 50 151,0 tys. zł (100% planu) na bieżące utrzymanie dróg, spośród środków ogółem przeznaczonych na drogi 64 614,0 tys. zł pochodziło ze źródeł zewnętrznych,
- w 2014 r. – 330 769,0 tys. zł, z czego 227 391,9 tys. zł (100% planu) poniesiono na budowę i przebudowę dróg, 31 323,0 tys. zł (100% planu) na ich remonty, a 46 009,7 tys. zł (99% planu) na bieżące utrzymanie dróg, spośród środków ogółem przeznaczonych na drogi 76 869,2 tys. zł pochodziło ze źródeł zewnętrznych,
- w 2015 r. – 170 103,8 tys. zł, z czego 89 901,7 tys. zł (100% planu) poniesiono na budowę i przebudowę dróg, 23 051,2 tys. zł (100% planu) na ich remonty, a 32 083,2 tys. zł (100% planu) na bieżące utrzymanie dróg, spośród środków ogółem przeznaczonych na drogi 11 487,8 tys. zł pochodziło ze źródeł zewnętrznych,
- w 2016 r. – 215 625,0 tys. zł, z czego 94 094,7 tys. zł (100% planu) poniesiono na budowę i przebudowę dróg, 52 242,9 tys. zł (100% planu) na ich remonty, a 43 626,5 tys. zł (100% planu) na ich bieżące utrzymanie, spośród środków



ogółem przeznaczonych na drogi 42 318,2 tys. zł pochodziło ze źródeł zewnętrznych,

- w 2017<sup>59</sup> – 148 190,1 tys. zł, z czego 91 079,6 tys. zł (61% planu) poniesiono na budowę i przebudowę dróg, 18 136,8 tys. zł (76% planu) na ich remonty, a 18 154,0 tys. zł (39% planu) na bieżące utrzymanie dróg, spośród środków ogółem przeznaczonych na drogi 66 291,0 tys. zł pochodziło ze źródeł zewnętrznych.

W DSDiK nie prowadzono analityki wydatków na poszczególne odcinki dróg stąd nie wyszczególniono środków finansowych wydatkowanych w latach 2015-2017 na budowę i przebudowę, remonty i bieżące utrzymanie starodroży. W książkach dróg wojewódzkich nr 368 i 373 w tabeli VI nie odnotowano żadnych protokołów odbiorów budowy, przebudowy czy remontu tych dróg. Z wyjaśnień złożonych przez Dyrektora DSDiK wynikało, że zalecane w książkach objazdów tych dróg bieżące naprawy czy remonty dotyczyły zdarzeń występujących ciągle, szczególnie na drodze, na której występuje znacznej natężenie ruchu (DW368). Były one wykonywane w sposób ciągły (pod ruchem, na wezwanie inspektora), stąd nie ma możliwości określenia ich wartości finansowej dla poszczególnych odcinków dróg.

(Dowody: akta kontroli str. 110-114, 532, 653, 1126, 1174-1181)

**1.4.4.** Do czasu zakończenia niniejszej kontroli w pasie DW373 nie umieszczono urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. W okresie przejmowania dokumentacji DW368 do DSDiK wpłynęło natomiast 36 decyzji poprzednich zarządców tej drogi dotyczących umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej, tj. 27 decyzji w tej sprawie wydanych w latach 2013-2015 przez Wójta Gminy Długołęka oraz dziewięć decyzji wydanych w latach 2006-2010 przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Spośród 27 przyjętych decyzji Wójta Gminy Długołęka 24 decyzje dotyczyły urządzeń umieszczonych w całości w pasie drogowym DW368 (przejętym przez DSDiK), zaś trzy decyzje dotyczyły urządzeń, które po zmianie kategorii tej drogi były częściowo umieszczone w pasie DW368, a częściowo w pasie dróg pozostałym w zarządzie Wójta Gminy Długołęka (aktualnych drogach gminnych).

W dniu 8 stycznia 2016 r. do DSDiK zostały przekazane decyzje Wójta Gminy Długołęka wygaszające decyzje wydane przez ten organ zezwalające na zajęcie pasa drogowego dla dawnej DK8 (aktualnie DW368). Decyzje te zostały wygaszone w związku z przekazaniem dawnej DK8 na odcinku Mirków – Oleśnica w zarząd DSDiK.

W ocenie Dyrektora DSDiK, Wójt Gminy Długołęka nie miał podstaw prawnych do wygaszenia decyzji na zajęcie pasa drogowego, gdyż zmiana kategorii drogi – zdaniem Dyrektora DSDiK - nie powoduje bezprzedmiotowości ostatecznych decyzji administracyjnych. W myśl wyjaśnień Dyrektora DSDiK strona, która nabyła prawo do umieszczenia urządzenia w pasie drogowym nie może ponosić konsekwencji związanych z przekazywaniem dróg pomiędzy zarządcami drogi. Sposób postępowania przyjęty przez Wójta Gminy Długołęka powodowałby (zdaniem Dyrektora DSDiK) przerwanie ciągłości zajęcia pasa drogowego (przez okres od wygaszenia do wydania nowej decyzji przez nowego zarządcę) co powinno skutkować wszczęciem postępowań w trybie art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych.

W związku z zaprezentowanym wyżej stanowiskiem Dyrektora DSDiK, z inicjatywy DSDiK Samorządowe Kolegium Odwoławcze we Wrocławiu w 2016 r. stwierdziło nieważność wszystkich decyzji wygaszających decyzje Wójta Gminy Długołęka zezwalające na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej, bowiem stwierdziło, iż decyzje te wydano w grudniu

<sup>59</sup> Stan na 15 grudnia 2017 r.



2015 r., tj. po dniu w którym przejęta przez DSDiK droga została pozbawiona kategorii drogi gminnej (9 października 2015 r.). Tym samym w chwili wydania decyzji wygaszających Wójt nie był organem właściwym do wydania tych decyzji.

Po otrzymaniu 22 czerwca 2016 r. wymienionych decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego stwierdzających nieważność decyzji Wójta Gminy Długoleka wygaszających decyzje na zajęcie pasa drogowego, tj. pozostaniem w obrocie prawnym decyzji Wójta Gminy Długoleka ustalających opłaty za umieszczenie urządzeń infrastruktury technicznej w pasie drogowym, DSDiK pisemnie powiadomił posiadaczy urządzeń o konieczności uiszczania opłat naliczonych przez poprzednich zarządców DW368, na rachunek DSDiK.

Zauważyć w tym miejscu należy, iż w decyzjach wydawanych w latach 2016-2017 przez DSDiK opłaty roczne dotyczące umieszczenia w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego naliczano według stawek określonych uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 maja 2014 r. w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg wojewódzkich, wynoszących 20,00 zł za każdy 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego (zarówno na obszarze zabudowanym jak i niezabudowanym), zajętego przez rzut poziomy urządzenia. Opłaty roczne pobierane przez DSDiK, określone w decyzjach Wójta Gminy Długoleka (jednego z byłych zarządców przejętej drogi) ustalono w wysokości 50,00 zł za każdy m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy urządzenia w terenie zabudowanym oraz 40,00 w terenie niezabudowanym. Opłaty dochodzone przez DSDiK na podstawie tych decyzji były zatem wyższe od stawek określonych w powołanej uchwale Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 maja 2014 r. od 100% do 150%. Opłaty pobierane przez DSDiK, określone natomiast w decyzjach Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (innego z byłych zarządców przejętej drogi), ustalono według stawek oscylujących w granicach od 4,00 zł do 20 zł za każdy m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy urządzenia. Były zatem niższe lub identyczne stawkom określonym w decyzjach wydawanych w latach 2016-2017 przez DSDiK.

Kwota przypisów należności z tytułu opłat ustalonych w decyzjach byłych zarządców DW368 wynosiła w 2016 r. 20 060 zł, zaś w 2017 r. 19 703 zł<sup>60</sup>. Wpływy z tytułu wymienionych należności wyniosły natomiast odpowiednio 20 038 zł oraz 17 597 zł. DSDiK, jako zarządca DW368 przeprowadziła w latach 2016-2017 łącznie 11 postępowań administracyjnych w sprawach dotyczących zajęcia pasa drogowego oraz umieszczenia w nim urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Kontrola dokumentacji ośmiu, wybranych losowo, postępowań wykazała, że przeprowadzono je prawidłowo, a wydane w ich wyniku decyzje posiadały elementy obligatoryjne decyzji administracyjnej, określone w art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego*<sup>61</sup> (dalej: „Kpa”). Przy wyliczeniu opłat zastosowano prawidłową kwalifikację typu zajętości pasa drogowego jak również właściwe stawki opłat, wynikające z powołanej wcześniej uchwały Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 maja 2014 r. W wyniku realizacji obowiązków nałożonych tymi decyzjami na rachunek DSDiK wpłynęło w 2016 r. - 183 zł (100,0% kwoty należnej), w 2017 r. - 1 901 zł (99,0% kwoty należnej), a w 2018 r. - 2 183 zł (99,1% kwoty należnej). W latach 2016-2017 DSDiK ujawniła dwa przypadki zajęcia pasa drogowego DW368, przez umieszczenie reklamy na słupie energetycznym przez kolejno: 23 dni i 25 dni. W obu przypadkach umieszczającym reklamę wymierzono w drodze decyzji

<sup>60</sup> Opłaty za umieszczenie urządzenia w pasie drogowym określone w trzech decyzjach wydanych w 2006 r. zostały ustalone do dnia 31 grudnia 2016 r.

<sup>61</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, ze zm.



administracyjnej kary pieniężnej w wysokości określonej w art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych, tj. łącznie 864 zł. Wymierzone kary zostały zapłacone.

(Dowody: akta kontroli str. 1221-1480)

**1.5.** Z opublikowanego na stronach internetowych DSDiK *Podsumowania wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich*<sup>62</sup> wynikało, że ostatni Generalny Pomiar Ruchu, o którym mowa w art. 20 pkt 15 ustawy o drogach publicznych, został przeprowadzony przez DSDiK na drogach wojewódzkich w 2015 r. Zrealizowano go w oparciu o zarządzenie nr 38 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 września 2014 r. Nie objęto nim przejętych od gmin starodroży. Dyrektor DSDiK wskazał, że na etapie przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i zlecenia usług polegających na przeprowadzeniu pomiaru (w 2015 r.) nie dysponowano jeszcze starodrożami, a kolejny Generalny Pomiar Ruchu (obejmujący również drogi przejęte od gmin i GDDKiA) odbędzie się w 2020 r.

(Dowody: akta kontroli str. 374-382, 1215-1216)

**1.6.** Formularze z danymi o drogach publicznych (wojewódzkich) za lata 2014, 2015 i 2016 DSDiK, stosownie do § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach<sup>63</sup> (dalej: „rozporządzenie w sprawie sporządzania informacji”), przekazywała Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad raz w roku (do końca pierwszego kwartału odpowiednio: 2015 r., 2016 r. i 2017 r.) według stanu na dzień 31 grudnia roku którego dotyczyły te informacje. Przesyłane informacje zawierały dane dotyczące całej sieci zarządzanych dróg (w tym starodroży).

(Dowody: akta kontroli str. 374-382, 399-426)

**1.7.** Stosownie do wymogu wynikającego z art. 4 ust. 1 oraz art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>64</sup>, dotyczącego rzetelnego przedstawiania sytuacji majątkowej i finansowej jednostki, w tym ujmowania w księgach rachunkowych wszystkich składników aktywów i pasywów, do ewidencji środków trwałych DSDiK został wprowadzony tylko odcinek drogi wojewódzkiej nr 368 o długości 9,945 km zlokalizowany na terenie gminy Długoleka, nad którym zarząd został objęty w wyniku wejścia w życie uchwały Rady Gminy Długoleka nr IX/124/15. Droga ta (jezdnia 1 i jezdnia 2) została zaewidencjonowana 31 grudnia 2015 r., na podstawie wystawionego w tym dniu przez Gminę Długoleka protokołu przekazania – przejęcia środka trwałego w wartościach z niego wynikających (odpowiednio: 45 116,4 tys. zł i 51 186,1 tys. zł). Zgodnie z wymogami wynikającymi z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KST)<sup>65</sup> ww. droga została w ewidencji ujęta w grupie 2 Obiekty inżynierii lądowej i wodnej, podgrupie 22 Infrastruktura transportu i rodzaju 220 Autostrady, drogi ekspresowe, ulice i drogi pozostałe.

(Dowody: akta kontroli str. 1095-1102, 1136-1140)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1) Do faktycznego objęcia zarządem odcinków dróg przejętych od gmin w wyniku realizacji art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, doszło z jedno- i dwumiesięcznymi opóźnieniami, wynikającymi z braku informacji o zmianie statusu dróg z gminnych na wojewódzkie (dotyczy Kobierzyc

<sup>62</sup> <http://dsdik.wroc.pl/infrastruktura/wykaz-drog-wojewodzkich-na-dolnym-slasku.html>

<sup>63</sup> Dz. U. Nr 67, poz. 583.

<sup>64</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 395, ze zm.

<sup>65</sup> Dz. U. Nr 242, poz. 1622.



i Sycowa) oraz z powodu trwającego od dwóch do czterech miesięcy czasu pozyskiwania dokumentacji od poprzedniego zarządcy dróg (dotyczy Oleśnicy i Długoleki). Przejęte w 2015 r. (od września) starodroża nie były zatem do 2016 r. objęte „ciągłością zarządzania”, o czym świadczy m.in. brak objazdów tych dróg. Dyrektor DSDiK wskazał, że gminy nie informowały nowego zarządcy o swoich planach odnośnie zmiany statusu dróg oraz że zapewniono bieżące (zimowe) utrzymanie starodroży.

W ocenie NIK zmiana zarządcy dróg powinna następować w sposób płynny, umożliwiający bieżącą realizację obowiązków określonych w art. 20 ustawy o drogach publicznych.

(Dowody: akta kontroli str. 116-117, 353-384, 427-450, 1095-1102, 1191)

2) W DSDiK nie podejmowano działań zmierzających do aktualizacji wpisów dotyczących części gruntów, po których przebiegały drogi przejęte na podstawie (wykazania praw DSDiK do gruntu w ewidencji gruntów i budynków oraz księgach wieczystych):

- uchwały Rady Gminy Długoleka nr IX/124/15,
- uchwały nr XII/78/2015 Rady Miasta Oleśnicy,
- uchwały nr XI/61/15 Rady Gminy Oleśnica,

których poprzednim zarządcą były odpowiednio Gmina Długoleka, Miasto Oleśnica i Gmina Oleśnica. Podstawę wykazania prawa własności DSDiK do części przejętych od ww. gmin działek stanowił przepis art. 2 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, z którego wynikało, że nieruchomości pod odcinkiem drogi zastąpionym nowo wybudowanym odcinkiem drogi z mocy prawa stały się własnością samorządu województwa, a w myśl art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 1982 r. o księgach wieczystych i hipotece<sup>66</sup>, właściciel nieruchomości był obowiązany do niezwłocznego złożenia wniosku o ujawnienie swojego prawa w księdze wieczystej. W tej sprawie uwzględniono w części wyjaśnienia Dyrektora DSDiK, który powoływał się na brak żądanej dokumentacji nieprzekazanej przez ww. gminy, trudności w ustaleniu działek faktycznie leżących w pasie dróg wojewódzkich nr 368 i 373, wniesienie sprawy do NSA przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego dotyczącej kaskadowego przekazania dróg. Argumenty te jednak nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla braku aktualizacji wpisów dotyczących prawa własności gruntów „bezspornych”, co do których nie ma wątpliwości, iż są położone pod drogami wojewódzkimi nr 368 i 373. DSDiK nie podjęło w stosunku do tych nieruchomości żadnych działań, nie wystąpiło również do pierwotnego zarządcy (GDDKiA) o przekazanie niezbędnej dokumentacji.

(Dowody: akta kontroli str. 3-6, 262-352, 427-434)

3) DSDiK nie realizowała, przewidzianego w art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych, obowiązku prowadzenia przez zarządcę drogi ewidencji drogi wojewódzkiej (obecnej DW368), tj. w okresie od dnia 26 września do dnia 31 grudnia 2015 r. dla drogi przejętej na podstawie uchwały nr XII/78/2015 Rady Miasta Oleśnica i w okresie od dnia 10 października do dnia 31 grudnia 2015 r. dla drogi przejętej na podstawie uchwały nr IX/124/15 Rady Gminy Długoleka. Dopiero od dnia 1 stycznia 2016 r. rozpoczęto prowadzenie książki tej drogi i dziennika objazdu, które w myśl § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg należą do dokumentów ewidencyjnych.

Dyrektor DSDiK podał, że wskazana przez NIK data przejęcia pierwszego odcinka drogi nie jest jednoznaczna z datą przekazania dokumentów ewidencyjnych, które były przekazywane po tej dacie (od listopada 2015 r. do lutego 2016 r.), powołał się również na przepisy dotyczące aktualizacji ewidencji. Zdaniem NIK wywiązanie się z obowiązków zarządcy drogi powinno być jednak realizowane z chwilą jej przejęcia,

<sup>66</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 1007, ze zm.



w tym przypadku z mocy prawa od dnia 26 września 2015 r., a ustawa o *drogach publicznych* nie uzależnia ich realizacji od przejęcia dokumentacji od poprzedniego zarządcy. Nie mają w tym przypadku również zastosowanie przepisy dotyczące aktualizacji ewidencji, gdyż wymagana ewidencja drogi we wskazanym terminie w ogóle nie była prowadzona. Na realizację obowiązków zarządcy nie mogą mieć też wpływu przywołane przez Dyrektora DSDiK problemy kadrowe występujące w Służbie Utrzymaniowej Wrocław, chociaż pozytywnie należy ocenić podjęte działania w celu poprawy sytuacji i rozwiązywanie problemów organizacyjnych tej komórki organizacyjnej do grudnia 2017 r.

(Dowody: akta kontroli str. 493-1056, 1197-1203)

4) W okresie od dnia 1 stycznia do dnia 22 czerwca 2016 r. nie dokonywano objazdów odcinka dawnej drogi krajowej nr 25 (obecnej DW nr 373) o długości 1,306 km, przejętego w dniu 1 stycznia 2016 r. od Gminy Oleśnica na podstawie uchwały nr XI/61/15 Rady Gminy Oleśnica, co naruszało zasadę cotygodniowych objazdów wynikającą z zarządzenia nr 29/2012 Dyrektora DSDiK w sprawie *przeprowadzania przeglądów dróg wojewódzkich oraz obiektów mostowych, tuneli, przepustów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei*.

Dyrektor DSDiK przyznał, że we wskazanym okresie nie dokonywano objazdów i jako przyczynę tego zaniechania wskazał na problemy kadrowe występujące w Służbie Utrzymaniowej Wrocław (zakończenie pracy w tej komórce kilku inspektorów i jej kierownika, nieskuteczność przeprowadzanych do niej naborów, konieczność obniżenia wymaganych od kandydatów na pracowników kwalifikacji, zatrudniania emerytów czy powierzanie obowiązków dotyczących utrzymania dróg pracownikom innych komórek organizacyjnych). Zdaniem NIK opisane problemy nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla braku realizacji określonego również w art. 20 pkt 10 ustawy o *drogach publicznych* obowiązku przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg.

(Dowody: akta kontroli str. 637-1060, 1174-1182)

5) DSDiK nie podejmowała skutecznych działań w celu ujęcia w ewidencji finansowo-księgowej starodroży (jako obiektu budowlanego oraz gruntów), tj. dróg przejętych w dniu 26 września 2015 r. od Miasta Oleśnica (odcinek o długości 1,409 km) i w dniu 1 stycznia 2016 r. od Gminy Oleśnica (odcinki o długości 5,502 km i 1,306 km) mimo, że art. 4 ust. 1 oraz art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o *rachunkowości* obligował do rzetelnego przedstawiania sytuacji majątkowej i finansowej jednostki, w tym ujmowania w księgach rachunkowych wszystkich składników i pasywów, natomiast art. 20 tej samej ustawy określał, że do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić, w postaci zapisu, każde zdarzenie, które nastąpiło w okresie sprawozdawczym.

Dyrektor DSDiK powołał się w swych wyjaśnieniach na brak dowodów księgowych PT (dowodów źródłowych), których mimo kilkukrotnych wniosków w tej sprawie nie otrzymał od Miasta i Gminy Oleśnica, a do przyjęcia których zobowiązuje - według niego - art. 20 ust. 2 ustawy o *rachunkowości*. Zdaniem NIK przywołany przepis wymienia tylko różne rodzaje dowodów księgowych stanowiących podstawę zapisów w księgach rachunkowych i dowody zewnętrzne obce są wymienione, jako jeden z nich (ustawa nie ogranicza się tylko do PT). Dyrektor DSDiK podniósł także problem wyceny przyjętych dróg, o której mowa w art. 28 ust. 2 ustawy o *rachunkowości*, powołał się też na wyniki poprzedniej kontroli NIK, gdzie na etapie rozpatrywania zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego Zespół Orzekający Komisji Rozstrzygającej w NIK uwzględnił obiektywne problemy z wyceną dróg i uznał je za niezależne od kontrolowanej jednostki. Rozstrzygnięcie to należy uznać jednak za wiążące w stosunku do konkretnej kontroli (z 2015 r.) nie ma więc ono wpływu na



ocenę podobnej nieprawidłowości w niniejszym wystąpieniu. Tym bardziej, że w latach 2015-2017 DSDiK nie podjęło żadnych prób wyceny przejętych od Gminy i Miasta Oleśnica nieruchomości i wprowadzenia ich do ksiąg rachunkowych. Ponadto Dyrektor DSDiK wyjaśnił, iż po uzyskaniu rozstrzygnięcia NSA w Warszawie, w dniu 05 stycznia 2018 r., utrzymującym uchwały w mocy, DSDiK we Wrocławiu podjęła niezwłocznie działania zmierzające do regulacji stanów prawnych działek. 10 stycznia 2018 r. zamówiono materiały geodezyjne w Starostwie Powiatowym Oleśnica dla działek wchodzących w pas drogi. Złożenie wniosku do sądu o ujawnienie prawa własności Województwa Dolnośląskiego dla działek będzie możliwe po otrzymaniu ze Starostwa Powiatowego wypisów i wyrysów. Wprowadzenie danych do ewidencji nastąpi po otrzymaniu zawiadomienia o dokonanych wpisach w księdze wieczystej.

(Dowody: akta kontroli str. 1095-1102, 1136-1140, 1197-1202, 1555-1558)

6) Nie usunięto rozbieżności pomiędzy wysokością opłat ustalonych w siedmiu decyzjach Wójta Gminy Długoleka, wydanych w 2013 r. za zajęcie pasa drogowego DW 368 w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej, a wysokością opłat określonych uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 maja 2014 r., co było niezgodne z art. 40f ustawy o drogach publicznych.

Uchwałą z dnia 29 maja 2014 r. Sejmik Województwa Dolnośląskiego ustalił stawkę roczną opłat za zajęcie pasa drogowego dróg, których zarządcą jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego w wysokości 20 zł za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązanego z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Natomiast w siedmiu wskazanych decyzjach, opłaty te ustalono w wysokości 50 zł za 1 m<sup>2</sup> pasa drogowego zajętego przez rzut poziomy urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej. Z dniem 1 lipca 2016 r., tj. z dniem wejścia w życie przepisu art. 40f ustawy o drogach publicznych, zaistniał obowiązek usunięcia ww. rozbieżności w wysokości przedmiotowych opłat.

Dyrektor DSDiK wskazując na zasadę trwałości ostatecznych decyzji administracyjnych, wynikającą z art. 16 Kpa, wyraził w omawianej sprawie pogląd, jakoby decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, mogłaby zostać zmieniona przez organ który ją wydał w trybie art. 155 Kpa, tj. za zgodą strony.

NIK nie podziela tego poglądu. Z przywołanego przez Dyrektora DSDiK przepisu wynika bowiem, iż zmiana takich decyzji może nastąpić w przypadkach przewidzianych w ustawach szczegółowych. Powołany przepis art. 40f ustawy o drogach publicznych w sposób niebudzący wątpliwości zobowiązuje właściwego zarządcę drogi (w tym przypadku DSDiK) do ustalenia z urzędu nowych opłat. Wyrażenie zgody na obniżenie stronie wysokości opłat nie jest warunkiem koniecznym do wykonania przez DSDiK dyspozycji zawartej w tym przepisie.

(Dowody: akta kontroli str. 1795-1801)

7) Do czasu zakończenia kontroli nie dochodzono, wynikających z trzech decyzji Wójta Gminy Długoleka z lat 2013-2015, opłat z tytułu umieszczonych (częściowo) w pasie drogowym DW368 urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, tj. opłat za zajęcie pasa drogowego stanowiących w skali roku kwotę 3 122 zł.

Według Dyrektora DSDiK wzmiankowane urządzenia po zmianie kategorii drogi (w dniu 9 października 2015 r.) były częściowo umieszczone w pasie DW368, a częściowo w pasie dróg pozostających w zarządzie Wójta Gminy Długoleka, co uniemożliwia ustalenie kwoty należnej DSDiK z tego tytułu.

W przedmiotowej sprawie DSDiK wystąpiło do Wójta Gminy Długoleka pismami z dnia 19 stycznia i 9 marca 2017 r., co jednakże nie doprowadziło do uzgodnienia z Gminą Długoleka jaka część urządzeń u mieszczona została w pasie DW368.



W dniu 11 marca 2018 r., tj. w trakcie kontroli NIK, DSDiK ponownie wystąpiło do Wójta Gminy Długołęka o podjęcie wspólnych działań w celu precyzyjnego ustalenia proporcji urządzeń umieszczonych w pasie poszczególnych dróg (DW368 oraz dróg gminnych). Do czasu zakończenia postępowania kontrolnego w dniu 20 marca 2018 r. powyższa inicjatywa nie została zrealizowana.

(Dowody: akta kontroli str. 1221-1235)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

1) NIK zwraca uwagę na niedoskonałość systemu informatycznego „WZDR”, wykorzystywanego do elektronicznego prowadzenia ksiąg dróg, którego ograniczenie skutkowało prezentowaniem niezgodnych ze stanem faktycznym danych - wskazujących, że moment upoważnienia osób uprawnionych do dokonywania wpisów w ksiągce był wcześniejszy niż data przejęcia drogi przez DSDiK. Zdaniem NIK ewidencja dróg powinna być prowadzona rzetelnie, zgodnie z wymogami *rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg*.

(Dowody: akta kontroli str. 515-592, 637-665, 1174-1177)

2) NIK zauważa również, że informację o przejętych w listopadzie 2017 r. przez DSDiK z mocy prawa, tj. na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, dwóch odcinkach dróg o łącznej długości 20,837 km, uzyskała w trakcie kontroli od GDDKiA, gdyż Dyrektor DSDiK nie uwzględnił zmiany zarządcy tych dróg, uzależniając ją od protokolarnego przekazania drogi (którego jednak nie brał pod uwagę w roku 2015).

(Dowody: akta kontroli str. 116-117, 353-384, 427-450, 1095-1102, 1191)

Ocena częściowa

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

## 2. Zapewnienie bezpieczeństwa i właściwej organizacji ruchu na przejętych odcinkach dróg

Opis stanu  
faktycznego

2.1.1. DSDiK dysponowała zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu przekazanymi przez Oddział GDDKiA we Wrocławiu wraz z przejętą dokumentację byłych DK nr 5 oraz DK nr 46. Dla pozostałych starodroży (DW368 oraz DW373), od ich poprzednich zarządców, DSDiK nie otrzymała natomiast kompletnych projektów organizacji ruchu, z wyjątkiem zatwierdzonych w 2015 r. przez Starostę Oleśnickiego projektów dla skrzyżowania drogi powiatowej Oleśnica-Syców (byłej DK nr 8) z DW373 oraz ok. 300 m odcinka DW373 na wysokości zjazdu do Obwodu Utrzymania Drogi Ekspresowej S8.

(Dowody: akta kontroli str. 1492-1558)

2.1.2. Przeprowadzone przez kontrolera NIK w marcu 2018 r. oględziny DW368 w granicach Gminy Długołęka (tj. na odcinku o długości 9,945 km o dwóch jezdniach z dwoma pasami ruchu każdej z nich) oraz DW373 na całej długości 1,306 km (jednojezdniowej), wykazały, że znaki drogowe pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery energochłonne, bariery wygradzeniowe ciągu pieszego i osłony przeciwolśnieniowe) spełniały warunki techniczne i wymogi ich umieszczenia na drogach określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>67</sup>. Znaki drogowe pionowe były zamontowane stabilnie, a ich stan co do zasady był dobry, tj. znaki były czyste, bez odprysków farby, czy istotnych uszkodzeń folii odbłaskowych.

W trakcie kontroli sprawdzono dokumentację siedmiu sygnalizacji świetlnych zlokalizowanych w ciągu drogi 368 na obszarze Gminy Długołęka, ustalając, że:

<sup>67</sup> Dz. U. Nr 220 poz. 2181, ze zm.



- ich budowa została przeprowadzona na podstawie zatwierdzonego przez organ zarządzający ruchem projektu budowlano-wykonawczego sygnalizacji przez GDDKiA (sześć lokalizacji) oraz Gminę Długołęka (jedna lokalizacja),
- dla każdej sygnalizacji prowadzono dziennik eksploatacji, w którym były odnotowywane dane ewidencyjne i techniczne oraz informacje dotyczące pracy i awarii sygnalizacji,
- DSDiK zapewniła utrzymanie sygnalizacji w należyтым stanie technicznym, a także bieżącą kontrolę i wykonywanie pomiarów i sprawdzeń przez specjalistyczną jednostkę. W latach 2016-2017 sygnalizacja w czterech lokalizacjach działała bezawaryjnie, natomiast w pozostałych trzech lokalizacjach odnotowano sześć awarii, które zostały usunięte,
- sygnalizacje zlokalizowane w ciągu DW368 nie były objęte centralnym/obszarowym systemem sterowania.

(Dowody: akta kontroli str. 1484-1491, 1555-1675)

**2.1.3.** Oględziny powołane w pkt 2.1.2. niniejszego wystąpienia wykazały, iż nawierzchnie bitumiczne obu poddanych oględzinom dróg były na ogół zadawalające bez ubytków (obie jezdnie DW368 pokryte łatami po wcześniej wykonanych naprawach częściowych), jednak z lokalnymi spękaniami siatkowymi, podłużnymi i poprzecznymi, a na jezdniach DW368 także rozszczelnieniami szwów technologicznych niepowodujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto na ponad dwukilometrowym odcinku jednej z jezdni DW368 występowały przełomy i deformacje nawierzchni niedeterminujące jednak wprowadzenia ograniczeń w ruchu drogowym.

Także poddany oględzinom stan techniczny wiaduktu o łącznej długości 177,6 m w ciągu DW368 (w Smardzowie w obszarze Gminy Oleśnica) nad byłą DK8b (obwodnicą Oleśnicy) był zadawalający, nieobniżający aktualnie przydatności użytkowej tego obiektu.

(Dowody: akta kontroli str. 1484-1491)

**2.2.** Miejska Komenda Policji we Wrocławiu oraz Komenda Powiatowa Policji w Oleśnicy, obejmujące swoim działaniem drogi powiatów wrocławskiego oraz oleśnickiego, poinformowały, że nie są w stanie podać danych odnośnie liczby wypadków na przejętych przez DSDiK odcinkach DK8 i DK25. Przekazano natomiast informacje dotyczące wypadków na całej długości dróg DK8 i DK25, znajdującej się w obszarze ich właściwości. W latach 2013-2017 na byłej drodze krajowej DK8 w granicach powiatu wrocławskiego było 91 wypadków, w których 9 osób zginęło, 225 osób odniosło rany, odnotowano 1523 kolizje, natomiast w granicach powiatu oleśnickiego było 6 wypadków, w których 5 osób zginęło, a rany odniosło również 5 osób, odnotowano 57 kolizji.

W tym samym okresie na drodze krajowej DK25 w granicach powiatu oleśnickiego oraz DW373 (łącznie) było 7 wypadków, zginęły 3 osoby, rany odniosło 6 osób, odnotowano 102 kolizje.

(Dowody: akta kontroli str. 1512-1519)

**2.3.** W DSDiK uregulowano prowadzenie spraw związanych z zajęciem pasa drogowego o których mowa w art. 40 ust. 2 oraz art. 40 ust. 14 ustawy o drogach publicznych<sup>68</sup>, zapewniając przy tym odpowiednią koordynację robót w pasie drogowym<sup>69</sup>. Pracownicy Służby Utrzymaniowej oraz Działu Ochrony Pasa Drogowego i Działu Zarządzania Drogami zostali zobligowani do wypełniania na

<sup>68</sup> Zarządzeniem nr 15 /2016 Dyrektora DSDiK z dnia 15 marca 2016 r. w sprawie: wprowadzenia do stosowania „Procedury postępowania w sprawach zajęć pasa drogowego dróg wojewódzkich, będących w zarządzie DSDiK”.

<sup>69</sup> Poleceniem nr 1/2017 Dyrektora DSDiK z dnia 27 lutego 2017 r. w sprawie: przekazywania informacji o realizacji zadań przez komórki DSDiK.



bieżącymi informacjami o zdarzeniach na drogach bądź o postępowaniach administracyjnych w aplikacji zamieszczonej na serwerze DSDiK.

W czasie oględzin DW nr 368 i DW nr 373, przeprowadzonych w dniach 8 i 9 marca 2018 r. nie prowadzono robót drogowych. W wyniku analizy dokumentacji trzech z 11 wydanych w latach 2016-2017 zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego<sup>70</sup> ustalono, że DSDiK wymagało od inwestorów/wykonawców zatwierdzenia organizacji ruchu na czas wykonywania robót, zabezpieczenia miejsca robót odpowiednimi znakami drogowymi, usuniętymi po ich zakończeniu.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, iż:

[1] złożenie ważnego projektu organizacji ruchu (lub projektu zabezpieczenia prac na czas prowadzenia robót) jest warunkiem koniecznym dla uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego, [2] wykonawca prac w pasie drogowym, zajmujący pas w trybie art. 40 ust. 1 ustawy o *drogach publicznych*, nie ma możliwości przystąpienia do robót przed uzyskaniem zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, gdyż zgoda na zajęcie pasa drogowego jest wydawana dopiero po przedłożeniu ważnego zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, [3] inspektor służby utrzymaniowej DSDiK sprawdza pas drogowy:

- po otrzymaniu decyzji administracyjnej od pracownika komórki odpowiedzialnej za wydawanie decyzji, inspektor służby utrzymaniowej w uzgodnieniu z wnioskodawcą, dokonuje sprawdzenia pasa drogowego, sporządza odpowiednią dokumentację fotograficzną oraz przekazuje uprawnionemu podmiotowi pas drogowy objęty wnioskiem, protokołem zdawczo-odbiorczym przekazania pasa drogowego,
- w czasie bieżących objazdów dróg (co najmniej raz na tydzień),
- w ostatnim dniu terminu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego inspektor służby utrzymaniowej, co do zasady powinien dokonać sprawdzenia pasa drogowego, objętego odpowiednią decyzją lub umową i sporządzić protokół zdawczo-odbiorczy,
- protokoły zdawczo-odbiorcze przekazywane są właściwemu pracownikowi merytorycznemu.

(Dowody: akta kontroli str.1555-1690)

**2.4.** Z informacji Marszałka Województwa Dolnośląskiego (uzyskanej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o *NIK*) wynika, że na drogach objętych niniejszą kontrolą nie przeprowadzał kontroli istniejącej organizacji ruchu ze względu na ich czasochłonność i obiektywne problemy związane z ich prowadzeniem.

(Dowody: akta kontroli str. 1217-1220)

**2.5.** W ewidencji skarg i wniosków DSDiK za lata 2014-2017 nie odnotowano spraw dotyczących DW nr 368 oraz DW nr 373 w zakresie poprawy lub zmiany stanu oznakowania drogi i organizacji ruchu, niewłaściwego stanu drogi, nieprawidłowej lokalizacji reklam w pasie drogowym, nieprawidłowego zabezpieczenia prowadzonych robót na drodze lub w pasie drogowym, tj. spraw zgłaszanych przez jednostki Policji lub inne podmioty, w tym przez mieszkańców.

(Dowody: akta kontroli str.1542-1552)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1) DSDiK nie posiadało zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla DW368 oraz DW373, z wyjątkiem zatwierdzonych w lipcu 2015 r. przez Starostę Oleśnickiego projektów dla: [1] skrzyżowania DW373 z drogą powiatową Oleśnica-

<sup>70</sup> W sprawach nr: ZP.851.235.2017, ZD.851.329.2016, ZD.851.278.2016.



Syców (byłej DK nr 8), [2] ok. 300 m odcinka DW373 na wysokości zjazdu do Obwodu Utrzymania Drogi Ekspresowej S8.

Brak projektów organizacji ruchu (zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem) dla DW368 oraz DW373 wykluczał rzetelne wykonywanie przez DSDiK zadań z zakresu inżynierii ruchu, wynikających z art. 20 pkt 5 ustawy o drogach publicznych. Stosownie bowiem do przepisu § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>71</sup> podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, iż DSDiK nie otrzymało takich projektów od poprzednich ich zarządców. Wprawdzie z Oddziału GDDKiA we Wrocławiu pozyskano przedmiotową dokumentację, ale pochodzącą z lat 2003-2008, która jednakże nie była adekwatna do aktualnego stanu tych dróg. Jednocześnie Dyrektor DSDiK podkreślił, iż w lutym 2018 r. podjęto działania mające na celu wprowadzenie nowej organizacji ruchu dla DW nr 368 i DW nr 373. W tym celu w Starostwach Powiatowych w Oleśnicy oraz Wrocławiu zamówiono mapy geodezyjne do celów opiniotwórczych. Podkreślił też iż rozpoczęto czynności pomiarowe mające ustalić nowy kilometraż tych dróg. Dyrektor DSDiK zadeklarował przy tym, iż zakończenie wykonania projektów docelowej organizacji ruchu dla DW368 i DW373 zaplanowano na II kwartał 2018 r.

(Dowody: akta kontroli str. 1492-1558, 1795-1801)

2) Przeprowadzone oględziny prawie dziesięciokilometrowego odcinka DW368 ujawniły na czterech skrzyżowaniach niezgodność pomiędzy oznakowaniem pionowym, a poziomym jezdni. I tak znaki pionowe F-10 „kierunki na pasach ruchu” informowały, iż lewy pas ruchu jezdni zarówno w kierunku Wrocławia, jak i kierunku przeciwnym na tych skrzyżowaniach, jest przeznaczony do skrętu w lewo lub zawracania, natomiast według znaków poziomych na lewym pasie (strzałek kierunkowych) wyłącznie do skrętu w lewo.

Oględziny DW373 wykazały natomiast, iż znaki B-33 „ograniczenie prędkości” na odcinku dla których DSDiK posiadało zatwierdzony projekt organizacji ruchu, ustawione były niezgodnie z tym projektem. Projekt określał bowiem stopniowe ograniczenie prędkości dla pasa ruchu w kierunku skrzyżowania z ruchem okrężnym (ronda ze zjazdami na S8 oraz DK25), odpowiednio do 70 km/h oraz do 50 km/h, natomiast w wyznaczonych projektem miejscach ustawiono oba znaki ograniczające prędkość do 50 km/h.

Niezgodność pomiędzy znakami pionowymi a poziomymi Dyrektor DSDiK tłumaczył brzmieniem pkt 3.2.1.2. załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, według którego znak P-8b „strzałka kierunkowa w lewo” stosuje się w celu wskazania, że z pasa, na którym się znajduje, dozwolona jest jazda tylko w lewo. Jeżeli ruch jest kierowany sygnalizatorem S-3 wskazującym kierunek do skręcania w lewo i do zawracania, dozwolone jest zawracanie z lewego skrajnego pasa oznaczonego znakiem P-8b. Przywołane znaczenie strzałki kierunkowej – zdaniem NIK – nie uzasadnia rozbieżności pomiędzy oznakowaniem pionowym, a poziomym.

Dyrektor DSDiK poinformował, iż po przeprowadzeniu oględzin DW373 w dniu 20 marca 2018 r. doprowadzono do pełnej zgodności oznakowania pionowego z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu wymieniając znak drogowy B-33.

<sup>71</sup> Dz. U. z 2017 r., poz. 784.



3) Oględziny wiaduktu w Smardzowie (w ciągu DW368) wykazały, że od czasu wykonania okresowej kontroli technicznej tego wiaduktu (o jakiej mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 *Prawa budowlanego*, tj. przez okres prawie ośmiu miesięcy, nie przystąpiono do usuwania usterek technicznych stwierdzonych w wyniku tego przeglądu. Wprawdzie występujące usterki nie obniżają aktualnej przydatności wiaduktu w jego eksploatacji, ale brak działań zmierzających do ich usunięcia, w ocenie NIK może wpłynąć na skrócenie okresu jego eksploatacji. W szczególności dotyczy to zleconego przez dokonującego przeglądu:

- usunięcia zabezpieczeń transportowych łożysk na podporze nr 1 oraz nr. 2,
- naprawy zabezpieczenia antykorozyjnego blach stalowych łożysk na podporach wiaduktu,
- zainektowania rys na poprzecznicy podporowej od strony zachodniej o rozwarości 0,2 mm,
- zabezpieczenia dostępu do wnętrza skrzyni dźwigara głównego wiaduktu, tym samym nie przeciwdziałano swobodnemu dostępowi do znajdujących się tam przewodów elektrycznych skrzynki z bezpiecznikami.

Oględziny wykazały także nieusunięcie pozostałych usterek technicznych wiaduktu stwierdzonych w lipcu 2017 r. przez dokonującego okresowej kontroli technicznej wiaduktu:

- korozji elementów urządzenia dylatacyjnego,
- korozji elementów zabezpieczenia dylatacyjnego,
- miejscowych uszkodzeń wierzchniej powłoki antykorozyjnej balustrad,
- uszkodzeń plastikowych kapturków śrub i tym spowodowanej korozji łączników,
- powierzchniowych rys na podporze nr 1 (o rozwarości 0,2-0,5mm) oraz podporze nr 6 (o rozwarości 0,2-0,4 mm).

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że protokół z przeglądu został przekazany DSDiK we wrześniu 2017 r., kiedy środki przeznaczone na bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich w 2017 r. były już zaangażowane na usunięcie usterek i uszkodzeń komunikacyjnych, które wpływały na bezpieczeństwo użytkowników (na innych obiektach inżynierskich). W związku z powyższym prace zostały zaplanowane na rok 2018. M.in. po przeprowadzeniu oględzin demontaż i montaż nowej blachy osłonowej urządzenia dylatacyjnego w chodniku, oczyszczenie płyty pomostowej, wpustów mostowych oraz urządzeń dylatacyjnych, oczyszczenie stożków nasypowych przyczółków, co zrealizowano do dnia 28 marca 2018 r. Nadto konserwację łożysk, iniekcję rys na poprzecznicy podporowej, iniekcję rys na przyczółku, antykorozyję balustrad zaplanowano w II kwartale 2018 r.

Dyrektor DSDiK zadeklarował, że do końca 2018 r. wykonana zostanie antykorozyja urządzeń dylatacyjnych oraz wymiana wkładek gumowych, antykorozyja śrub mocujących bariery energochłonne oraz słupy oświetleniowe wraz z montażem nowych kapturków zabezpieczających. Dyrektor DSDiK poinformował także, iż niezwłocznie po przeprowadzeniu przez NIK oględzin zabezpieczono dostęp do rozdzielni elektrycznej poprzez zamknięcie na klucz drzwi prowadzących do wewnątrz skrzyni dźwigara głównego wiaduktu.

(Dowody: akta kontroli str. 613-636, 1484-1491, 1795-1801)

*Uwagi dotyczące  
badanej działalności*

Najwyższa Izba Kontroli zauważyła, iż na poddanym oględzinom odcinku DW368 o długości 9,945 km, aż 15% strzałek kierunkowych (P-8a – P-8c) oraz 10% przejść dla pieszych (P-10), zwłaszcza na prawym pasie ruchu obu jezdni, było nadmiernie startych, przez co ich widoczność była istotnie ograniczona. Nadto, brakowało linii pojedynczych przerywanych (P-1) na dwóch pięćdziesięciometrowych odcinkach jezdni pomiędzy pasami ruchu w kierunku Wrocławia (w związku z łataniami po naprawach). Z kolei na DW373 tarcza jednego ze znaków B-33 „ograniczenie



prędkości", ustawionego dla pojazdów poruszających się w kierunku Oleśnicy, była powierzchniowo spękana, co ograniczało czytelność tego znaku o ok. 20%. W ocenie NIK oznakowanie poziome na DW nr 368 wymaga odnowienia, a znak B-33 na DW nr 373 wymaga wymiany.

(Dowody: akta kontroli str. 1484-1491)

**Ocena cząstkowa**

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

### **3. Nadzór nad komórkami i jednostkami organizacyjnymi zarządzającymi drogami**

Opis stanu  
faktycznego

**3.1.** Zgodnie § 6 *Statutu Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei* nadzór bezpośredni nad działalnością DSDiK sprawuje Zarząd Województwa Dolnośląskiego. Spośród w sumie 13 przeprowadzonych w latach 2014-2017 przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego kontroli DSDiK żadna nie dotyczyła zarządzania przejętymi odcinkami dróg.

Zgodnie z § 21 *Regulaminu organizacyjnego* DSDiK kontrolę zarządczą w tej jednostce tworzą istniejące uregulowania i procedury oraz odpowiednio przypisane odpowiedzialności kadry zarządzającej i pracowników zgodne z ich zakresami obowiązków. Z tego regulaminu wynika również, że kontrola zarządcza realizowana jest w szczególności w ramach kontroli wewnętrznej, audytu oraz kontroli finansowo-księgowej. Zarządzeniem nr 35/2012 Dyrektora DSDiK z dnia 16 sierpnia 2012 r. została wprowadzona *Procedura Zarządzania Ryzykiem w DSDiK we Wrocławiu*. W wyniku jej realizacji w latach 2014-2017 nie zidentyfikowano ryzyk dotyczących organizacji ruchu i utrzymania starodroży.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego poinformował, że na drogach wojewódzkich o obecnych numerach 368 i 373 nie przeprowadzał kontroli, jako zarządzający ruchem<sup>72</sup>, ze względu na ich czasochłonność i obiektywne problemy związane z ich prowadzeniem.

(Dowody: akta kontroli str. 1095-1153, 1217-1220)

**3.2.** W kontrolowanym okresie w DSDiK przeprowadzano (doraźne i problemowe) kontrole wewnętrzne związane z zarządzaniem drogami wojewódzkimi (w 2014 r. 10 kontroli, w 2015 r. siedem kontroli, w 2016 r. jedną kontrolę, a w 2017 r. cztery kontrole) oraz audyty związane z zarządzaniem drogami wojewódzkimi, jednak żadna z kontroli wewnętrznych czy zadań audytowych (doradczych lub zapewniających) nie dotyczyły odcinków dróg wojewódzkich nr 368 i nr 373.

Dyrektor DSDiK wskazał, że dotychczasowe doświadczenia oraz analiza rejestru ryzyk w DSDiK nie wykazały konieczności objęcia przedmiotowego zakresu odrębną kontrolą.

(Dowody: akta kontroli str. 1095-1102, 1161-1171, 1795-1801)

**3.3.** Zagadnienia związane z zarządzaniem przejętymi drogami nie były przedmiotem żadnej z kontroli zewnętrznych przeprowadzonych w DSDiK w latach 2014-2017.

Ustalone  
nieprawidłowości

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

Uwaga dotycząca  
badanej działalności

NIK zauważa, że opisane w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym nieprawidłowości świadczą, że w DSDiK nie zapewniono funkcjonowania w pełni skutecznej i efektywnej kontroli zarządczej w zakresie inżynierii ruchu i utrzymania przejętych odcinków starodroży. W okresie objętym kontrolą nie zidentyfikowano ryzyka

<sup>72</sup> Na podstawie art. 10 ust. 4 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.



dotyczącego zagadnień związanych z zarządzaniem drogami, w tym przejętymi ich odcinkami.

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

## 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 o NIK, wnosi o:

1. Podjęcie działań mających na celu zapewnienie ciągłości zarządzania drogami przejętymi po wybudowaniu nowych dróg krajowych, w tym ekspresowych i autostrad.
2. Doprowadzenie do zaktualizowania ewidencji gruntów i budynków oraz ksiąg wieczystych w zakresie dotyczącym własności starodroży pozostających pod zarządem DSDiK.
3. Realizowanie obowiązku prowadzenia ewidencji przejętych dróg, wynikającego z art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych.
4. Dokonywanie:
  - objazdów dróg w terminach wynikających z wewnętrznych procedur,
  - corocznych pomiarów ruchu drogowego.
5. Podjęcie działań mających na celu wprowadzenie do ewidencji finansowo-księgowej wszystkich odcinków dróg przejętych przez DSDiK.
6. Dokończenie działań ukierunkowanych na:
  - ustalenie opłat od umieszczonych częściowo w pasie DW368 urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego na podstawie trzech decyzji Wójta Gminy Długołęka wydanych w latach 2013-2015,
  - ustalenie i wprowadzenie dla DW368 i DW373 projektów organizacji ruchu.
7. Wyeliminowanie rozbieżności pomiędzy oznakowaniem jezdni DW368 pionowym (znakami F-10 „kierunki na pasach ruchu”), a poziomym (strzałkami kierunkowymi).
8. Ustalenie nowej wysokości opłat za zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia infrastruktury telekomunikacyjnej.
9. Usunięcie usterek technicznych stwierdzonych podczas przeprowadzonej w lipcu 2017 r. okresowej kontroli technicznej wiaduktu w Smardzowie (w ciągu DW368) oraz wykonanie zaleceń wynikających z protokołu tej kontroli.

## 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 we Wrocławiu.

### 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.

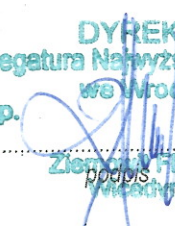
Wrocław, dnia 9 kwietnia 2018 r.

Kontroler:  
Małgorzata Jakubiec-Dzielendziak  
Główny specjalista kontroli państwowej

  
.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura we Wrocławiu

Dyrektor

  
.....  
podpis  
Zdzisław Jankowski  
Wiceprezident  
DYREKTOR  
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli  
we Wrocławiu  
z up.