



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.2.1.2024

**Pan
Waldemar Wojciechowski
Dyrektor Oddziału
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
we Wrocławiu**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział we Wrocławiu
ul. Powstańców Śląskich 186
53-139 Wrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.148.2024
Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli
z dnia 14 października 2024 r.

P/24/052 – „Realizacja zadań związanych z budową obwodnic”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu ¹ , ul. Powstańców Śląskich 186, 53-139 Wrocław.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Waldemar Wojciechowski, Dyrektor Oddziału od 1 maja 2024 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki uprzednio pełnili: (1) Robert Radoń, Dyrektor Oddziału od 31 maja 2008 r. do 31 października 2016 r. ² (2) Ewa Bojarczak, p.o. Dyrektor Oddziału od 18 lipca 2016 r. do 27 kwietnia 2017 r. (3) Lidia Markowska, Dyrektor Oddziału, od 28 kwietnia 2017 r. do 30 kwietnia 2024 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie i przygotowanie budowy wybranych obwodnic. 2. Wyłonienie wykonawcy inwestycji ³ . 3. Wykonanie obwodnicy oraz nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych. 4. Utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych objętych kontrolą. 5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycję.
Okres objęty kontrolą	2013-2024 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) ⁴ z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ⁵ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu
Kontrolerzy	1. Andrzej Zygmunt, doradca techniczny, upoważnienie do kontroli nr LWR/50/2024 z 4 kwietnia 2024 r. 2. Ryszard Puchała, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/25/2024 z 12 lutego 2024 r. 3. Jerzy Skowroński, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/21/2024 z 11 stycznia 2024 r. (akta kontroli: tom I, str. 1-5; tom VI, str. 207-208)

¹ Dalej: „GDDKiA O. Wrocław” lub „Oddział”.

² W okresie od 17 lipca do 30 października 2016 r. zwolniony ze świadczenia pracy.

³ Kontrolę przeprowadzono na przykładzie jednej inwestycji, z powodów technicznych podzielonej na obszary: (1) „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5” – (w rozumieniu: obwodnica miasta Bolków w ciągu drogi krajowej nr 3 do km 411+583 drogi krajowej nr 5) dla której w dalszej części wystąpienia przyjęto nazwę także „Inwestycja” lub „Obwodnica Bolkowa” oraz (2) „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5 - Przebudowa i rozbudowa drogi krajowej nr 5 na odc. od km 411+583 (obec. 411+604) do km 409+486 (obec. 409+465), długości około 2,14 km” z dnia 1 lutego 2018 r. - dla której (jako całości) w dalszej części wystąpienia pokontrolnego przyjęto także nazwę „Inwestycja” lub „Obwodnica Bolkowa”.

⁴ Czynności kontrolne zakończono 27 czerwca 2024 r.

⁵ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: „ustawa o NIK”.

II. Ocena ogólna⁶ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA	Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność GDDKiA O. Wrocław w zakresie przygotowania, realizacji, utrzymania i rozliczenia objętej badaniem inwestycji, tj. budowy Obwodnicy Bolkowa.
Uzasadnienie oceny ogólnej	Przedstawioną ocenę uzasadniają: (1) prawidłowe zaplanowanie i przygotowanie do realizacji objętej badaniem inwestycji; (2) prawidłowe wyłonienie wykonawców; (3) prawidłowa realizacja budowy obwodnicy oraz właściwie sprawowany nadzór nad realizacją poszczególnych procesów inwestycyjnych; (4) prawidłowo utrzymywany stan techniczny obiektów budowlanych objętych kontrolą; oraz (5) wydatkowanie i rozliczenie środków na inwestycje zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi oraz zawartymi umowami.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁷ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Planowanie i przygotowanie budowy wybranych obwodnic
Opis stanu faktycznego	1.1. Na potrzeby inwestycji pn. „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5” opracowano m.in. dokumenty planistyczne, zawierające elementy ekonomiczne, organizacyjne, Studium wykonalności, Program inwestycji oraz dokonano analizy kosztów i korzyści. Program inwestycji⁸ obejmował: ocenę celowości inwestycji, ocenę efektywności inwestycji (w tym efektywności ekonomicznej), zasadność planowanego zakresu rzeczowego inwestycji i terminu jej realizacji, szacunkowy łączny koszt inwestycji, zbiorcze zestawienie kosztów oraz dane o przygotowaniu inwestycji do realizacji. Integralną część Programu inwestycji stanowiły załączniki: (1) harmonogram rzeczowo-finansowy; (2) zbiorcze zestawienie kosztów; (3) zestawienie planowanych wydatków w podziale na źródła finansowania; (4) harmonogram realizacji inwestycji; (5) decyzja nr I-Pd- 2/06 Wojewody Dolnośląskiego z 6 marca 2006 r. o ustaleniu lokalizacji drogi, zmieniona decyzją nr I-Pd-1/10 Wojewody Dolnośląskiego z 22 lutego 2010 r.; (6) decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o środowiskowych uwarunkowaniach z 19 stycznia 2010 r.; oraz (7) decyzja nr 17/11 Wojewody Dolnośląskiego z 3 sierpnia 2011 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej⁹. (akta kontroli: tom I, str. 41-114, 126-292) Istniejący przed badaną inwestycją obwodnicy Bolkowa przebieg dróg krajowych nr 3 i 5 przez centrum miasta Bolków wraz z systematycznym wzrostem ruchu z końcem XX wieku, wymusił konieczność zaplanowania rozwiązań minimalizujących wpływ ruchu tranzytowego. Pierwsze prace analityczne rozpoczęto jeszcze w latach

⁶ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁷ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁸ Przedłożony do uzgodnienia z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad został 13 października 2015 r. uzgodniony z upoważnienia Ministra Infrastruktury i Rozwoju przez Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad. (dalej PI).

⁹ Dalej: „ZRID”.

80-tych XX w., kiedy to powstała koncepcja modernizacji dróg krajowych w rejonie Bolkowa, w ramach której opracowano cztery warianty przebiegu obwodnicy:

- wariant 1: stanowił podstawową propozycję połączenia dróg na Jelenią Górę i Lubawkę. Rozpoczynał się w rejonie Jeżowa, przecinał obszar leśny z ujęciami wód mineralnych zlokalizowany na południe od linii kolejowej, przechodził przez Stare Rochowice w miejscu aktualnie zrealizowanej obwodnicy. Na wschód od Wierzchosławic przebieg drogi w ramach zachodniego obejścia Bolkowa był kończony, a dalszy przebieg w kierunku Wrocławia stanowił jedynie możliwą propozycję. Dla tego wariantu zidentyfikowano najwięcej, tj. osiem, zagrożeń środowiskowych¹⁰;
- wariant 2: został określony w związku z potrzebą ominięcia obszaru Uzdrowiska Bolków (rejon Starych Rochowic). Rozwiązanie to omijało obszar leśny z ujęciami wód mineralnych od strony zachodniej. Koniec wariantu wyznaczony został w rejonie Wierzchosławic poprzez wpięcie do przebiegu obwodnicy w wariantcie nr 1. Projektowany przebieg obwodnicy, w tym wariantcie, rozpoczynał się na zachód od poprzedniego wariantu, omijając zwarty fragment terenów leśnych. Dla tego wariantu zidentyfikowano sześć zagrożeń środowiskowych¹¹;
- wariant 3: został określony w związku z potrzebą ominięcia obszaru Uzdrowiska Bolków (rejon Starych Rochowic). Rozwiązanie to omijało obszar leśny z ujęciami wód mineralnych od strony wschodniej, nieznacznie na zachód od wariantu 1 obwodnicy. Koniec wariantu 3 wyznaczony został w rejonie Wierzchosławic poprzez wpięcie do przebiegu obwodnicy w wariantcie nr 1. Projektowany przebieg obwodnicy, omijał całkowicie zwarty fragment terenów leśnych mieszczący ujęcia wód mineralnych. Dla tego wariantu zidentyfikowano pięć zagrożeń środowiskowych¹²;
- wariant 4: został określony w związku z potrzebą ominięcia obszaru Uzdrowiska Bolków (rejon Starych Rochowic). Rozwiązanie to omijało obszar z ujęciami wód mineralnych od strony wschodniej; nieznacznie na wschód od wariantu 1 obwodnicy. Koniec wariantu 4 wyznaczony został w rejonie Wierzchosławic poprzez wpięcie do przebiegu obwodnicy w wariantcie 1. Projektowany przebieg obwodnicy, w wariantcie 4, omijał całkowicie zwarty fragment terenów leśnych mieszczący ujęcia wód mineralnych. Dla tego wariantu zidentyfikowano również pięć zagrożeń środowiskowych¹³.

Dla opisanych powyżej wariantów obwodnicy Bolkowa przeprowadzona została analiza wielokryterialna w zakresie zagrożeń i konfliktów ze środowiskiem. Powyższa analiza wykazała, że od strony środowiskowej najkorzystniejszym rozwiązaniem określono warianty 3 i 4. W 2003 roku opracowana została koncepcja programowa obejścia Bolkowa. Opracowanie to zostało wykonane na potrzeby pozyskania decyzji lokalizacyjnej. W ramach tego opracowania dokonana została korekta trasy, tak aby zminimalizować kolizje z obszarem Natura 2000 i zagrożeniem dla gatunku

¹⁰ Tj.: (1) zajęcie obszaru Natura 2000; (2) graniczenie z obszarem Natura 2000; (3) zajęcie podgórskiego łągu jesionowego; (4) zagrożenie dla murawy kserotermicznej; (5) zajęcie kompleksu łąk ze związku *Calthion palustris*; (6) zniszczenie stanowiska rośliny chronionej (pierzyska lekarska); (7) fragmentacja obszaru leśnego; oraz (8) bezpośrednia lokalizacja w pobliżu studni wód mineralnych.

¹¹ Tj.: (1) zajęcie obszaru Natura 2000; (2) graniczenie z obszarem Natura 2000; (3) zajęcie podgórskiego łągu jesionowego; (4) zagrożenie dla murawy kserotermicznej; (5) zniszczenie stanowiska rośliny chronionej (pierzyska lekarska); oraz (6) fragmentacja obszaru leśnego.

¹² Tj.: (1) graniczenie z obszarem Natura 2000; (2) zajęcie podgórskiego łągu jesionowego; (3) zagrożenie dla murawy kserotermicznej; (4) zajęcie kompleksu łąk ze związku *Calthion palustris*; oraz (5) zniszczenie stanowiska rośliny chronionej (pierzyska lekarska).

¹³ Tj.: (1) graniczenie z obszarem Natura 2000; (2) zajęcie podgórskiego łągu jesionowego; (3) zagrożenie dla murawy kserotermicznej; (4) zniszczenie siedliska gatunku chronionego ptaka (strumieniówka); oraz (5) zniszczenie stanowiska rośliny chronionej (pierzyska lekarska).

chronionego ptaka. Zidentyfikowany wówczas wariant został oznaczony jako wariant 1a i został porównany z wcześniej analizowanymi rozwiązaniami.

Przeprowadzona przez GDDKiA O. we Wrocławiu analiza wskazała wariant 1a jako najkorzystniejszy, dla którego zidentyfikowano najmniej, tj. cztery zagrożenia środowiskowe¹⁴. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w decyzji Wojewody Dolnośląskiego nr I-Pd-2/06 z 6 marca 2006 r. o ustaleniu lokalizacji drogi dla inwestycji polegającej na budowie obwodnicy Bolkowa na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5 w województwie dolnośląskim¹⁵, gdzie zatwierdzone rozwiązanie przebiegało w oparciu o korytarz wariantu 1a.

W ramach przygotowania inwestycji określono jej cele jako: (1) poprawa przepustowości układu komunikacyjnego; (2) stworzenie połączenia dróg krajowych nr 3 (E65) i nr 5 z drogą ekspresową S3; (3) wyeliminowanie ruchu tranzytowego na terenie miasta Bolkowa; (4) poprawa warunków ruchu i bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz mieszkańców miasta; (5) stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej, zapewniającego wysoki komfort lokalnego i dalekobieżnego ruchu drogowego, poprawiającego dostępność komunikacyjną kraju i połączeń międzyregionalnych; (6) poprawa jakości wewnętrznych powiązań komunikacyjnych, poprzez odpowiednie skomunikowanie planowanej trasy z pozostałą siecią drogową; (7) poprawa efektywności transportu drogowego oraz zapewnienie swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału, usług; (8) dostosowanie parametrów techniczno-użytkowych drogi do prognozowanego poziomu ruchu, poprzez likwidację tzw. „wąskich gardeł” i uzupełnienie brakujących elementów infrastruktury drogowej, w sposób poprawiający przepustowość i warunki ruchu w korytarzu transportowym; (9) poprawa warunków życia mieszkańców terenów zabudowy sąsiadującej z istniejącymi rozwiązaniami komunikacyjnymi; (10) usprawnienie ruchu tranzytowego poruszającego się w istniejącym korytarzu transportowym i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa użytkowników; (11) wzrost mobilności osób i towarów w ramach wymiany międzyregionalnej oraz poza granice województwa dolnośląskiego, jak również poza granice państwa; oraz (12) zachowanie ciągłości przebiegu drogi krajowej nr 3 i połączenie jej z innymi drogami krajowymi.

Wskazane cele obejmowały zarówno mierniki techniczne (jak np. osiągnięcie odpowiednich parametrów budowli), jak również zagadnienia gospodarcze czy społeczne (np. zwiększenie bezpieczeństwa czy aktywizacja terenów sąsiednich).

Miernikami oceny celów i efektów było: (1) całkowita długość nowych dróg - 5,68 km; (2) długość wybudowanych dróg krajowych - 5,68 km; (3) całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg - 2,11 km; oraz (4) długość przebudowanych dróg krajowych - 2,11 km.

Wydatki ponoszone przez GDDKiA O. Wrocław na dokumenty analityczne i planistyczne dotyczące przygotowania Inwestycji były zgodnie z art. 44 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁶, tj. były ponoszone na cele i w wysokościach ustalonych w ustawie budżetowej i planie finansowym jednostki. Wydatki były dokonywane w sposób celowy i oszczędny, w sposób umożliwiający terminową realizację zadania zgodnie z zaciągniętymi zobowiązaniami.

¹⁴ Tj.: (1) graniczenie z obszarem Natura 2000; (2) zajęcie podgórskiego łągu jesionowego; (3) zagrożenie dla murawy kserotermicznej; oraz (4) zajęcie kompleksu łąk ze związku *Calthion palustris*.

¹⁵ Zmienionej decyzją Wojewody Dolnośląskiego nr I-Pd-1/10 z 22 lutego 2010 r.

¹⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, ze zm.

Dokumenty planistyczne oraz analizy kosztów i korzyści Inwestycji były opracowywane przez GDDKiA O. Wrocław na podstawie zamówionych przez GDDKiA O. Wrocław dokumentów¹⁷.

(akta kontroli: tom I, str. 21-23, 48-49, 113-114, 137-168; tom IV, str. 1-3)

1.2. W GDDKiA O. Wrocław nadzór nad procesem przygotowania Inwestycji sprawowano zgodnie z Regulaminem organizacyjnym oraz zakresami obowiązków poszczególnych pracowników. W proces ten byli zaangażowani pracownicy: (1) Wydziału Planowania - od trzech do sześciu osób¹⁸; (2) Wydziału Dokumentacji¹⁹ - od dwóch do pięciu osób; (3) Wydziału Środowiska²⁰ - od jednej do trzech osób; oraz (4) Wydziału Nieruchomości²¹ - od jednej do dwóch osób.

W okresie planowania i przygotowania Inwestycji zadania związane z kontrolowaną działalnością rozdzielane były pomiędzy pracowników zajmujących się planowaniem i przygotowaniem. Przyjęte rozwiązania organizacyjne i kadrowe umożliwiły skuteczną realizację zadań. Proces był poddawany stałej analizie potrzeb, zarówno organizacyjnych, jak i kadrowych.

W okresie przygotowawczym, tj. w latach 2003-2016, występowały zmiany kadrowe. Dotyczyły one różnych stanowisk - zarówno pracowniczych, jak i kierowniczych. Podejmowane były skuteczne działania mające na celu zachowanie ciągłości pracy danej komórki organizacyjnej.

Na etapie przygotowania Inwestycji wyznaczeni do realizacji wyżej wymienionych czynności pracownicy w zależności od wykonywanych zadań legitymowali się wykształceniem wyższym z zakresu: funduszy strukturalnych, planowania i finansowania gospodarki narodowej, organizacji i zarządzania, inżynierii lądowej, ochrony środowiska, inżynierii środowiska, geodezji oraz budownictwa. Posiadali oni wiedzę i doświadczenie zawodowe związane z obszarem planowania, projektowaniem lub wykonawstwem inwestycji drogowych, ochrony środowiska, geodezji lub gospodarki nieruchomościami, czy drogownictwa.

Dodatkowo poszczególni pracownicy byli przeszkoleni odpowiednio z zakresów: finanse publiczne, rachunkowość branżowa, zasady finansowania zadań ze środków unijnych, Prawo zamówień publicznych, Kodeks postępowania administracyjnego, Prawo budowlane, gospodarka nieruchomościami, ocena oddziaływania na środowisko, Prawo wodne, etapy prowadzenia inwestycji, projekty finansowane ze środków POIiŚ²², czy ochrona środowiska. Część pracowników legitymowała się ukończonymi studiami podyplomowymi z zakresu: gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, funduszy europejskich czy finansów.

(akta kontroli: tom I, str. 26-28; tom IV, str. 139-264)

1.3. Analizowane warianty od 1 do 4 miały porównywalną długość, liczbę i rodzaj obiektów inżynierskich, a co za tym idzie porównywalną powierzchnię zajętości

¹⁷ W tym w szczególności: (1) Koncepcji programowej obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - projekcie drogowym; (2) Koncepcji programowej obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - zbiorczym zestawieniu kosztów (ZZK); (3) Koncepcji programowej obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - Raportie oddziaływania na środowisko naturalne [wymienione trzy dokumenty opracowane przez konsorcjum Biuro Projektowo Konsultingowe BPK MOSTY S.C., BIPROGEO - PROJEKT Sp. z o. o., Biuro Projektów Budownictwa PROJEKT Sp. z o. o.]; oraz (4) Analizy ekonomicznej - Budowa obwodnicy miasta Bolkowa (drogi nr 3 i nr 5) opracowanej przez proGEO Sp. z o. o. Wymienione opracowania zamówione przez GDDKiA O. Wrocław przekazano w 2003 roku.

¹⁸ Fluktuacje liczby pracowników wynikały z rotacji pracowników, różnego zaangażowania w różnych etapach przygotowywania inwestycji oraz z długiego (lata 2003-2016) okresu przygotowania inwestycji.

¹⁹ W okresie od 2003 r. nastąpiła zmiana nazwy z „Zespołu ds. dokumentacji” na „Wydział Dokumentacji”.

²⁰ W okresie od 2003 r. organizacyjnie były to: (1) Stanowisko ds. środowiska i geologii; (2) Wydział ds. Ochrony Środowiska; oraz (3) Wydział Środowiska.

²¹ W okresie od 2003 r. Wydział zmienił nazwę z „Wydziału Gospodarki Nieruchomościami” na „Wydział Nieruchomości”.

²² Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

terenu. Warianty nie generowały potrzeby wyburzeń. Koszty były zbliżone. Istotnym zagadnieniem były kwestie środowiskowe. W związku z tym przeprowadzono analizę w zakresie zagrożeń i konfliktów ze środowiskiem. Analiza wykazała, że od strony środowiskowej najkorzystniejszym rozwiązaniem były warianty 3 i 4.

W 2003 r. opracowana została koncepcja programowa obejścia Bolkowa. Opracowanie to zostało wykonane na potrzeby pozyskania decyzji lokalizacyjnej. W jej ramach dokonana została korekta trasy, tak aby zminimalizować kolizje z obszarem Natura 2000 i zagrożeniem dla gatunku chronionego ptaka. Zidentyfikowany wówczas wariant został oznaczony jako wariant 1a i porównany z wcześniej analizowanymi. Wariant 1a naruszał najmniej zidentyfikowanych zagrożeń środowiskowych, w tym nie kolidował z obszarem Natura 200 oraz nie kolidował ze zidentyfikowanymi siedliskami ptaków i roślin.

Na etapie koncepcji programowej obejścia Bolkowa z 2003 r. analizie poddano również warianty przekroju poprzecznego, dla preferowanego przebiegu w korytarzu wariantu 1a. Analizowano przekrój GP 1x2 i GP 2+1. Zaletą przekroju GP 1x2 były niższe nakłady inwestycyjne, mniejsza zajętość terenu oraz niższe koszty operacyjne. Mniejsza zajętość terenu to również potencjalnie mniejsze konflikty społeczne. Uznano, że przekrój GP 2+1 zapewnia większą przepustowość, a co za tym idzie lepsze warunki i komfort ruchu. Przekrój GP 1x2 wskazano jako preferowany i dla niego pozyskana została decyzja lokalizacyjna.

Kolejne wariantowanie związane z przekrojem poprzecznym planowanej inwestycji w zakresie przebudowy drogi krajowej nr 5, zostało przeprowadzone na etapie przygotowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach *Karty informacyjnej przedsięwzięcia*. Wariant inwestycyjny polegał na przebudowie i rozbudowie istniejącej drogi wraz z przebudową elementów jej wyposażenia dotyczących m.in. odwodnienia drogi. Wariant alternatywny to możliwość przebudowy drogi w zakresie zbliżonym do wariantu inwestycyjnego. Elementem różnicującym był jedynie brak planowanego w wariantcie inwestycyjnym poszerzenia drogi poprzez rezygnację z obustronnych, bitumicznych opasek.

Różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami w zakresie rozbiórki istniejących elementów dróg, rozbiórek obiektów budowlanych i innych elementów kolidujących z planowaną inwestycją były nieistotne statystycznie w odniesieniu do całej Inwestycji.

Analiza wariantów pod kątem ich oddziaływania na środowisko wykazała:

- oddziaływanie na florę - wariant inwestycyjny i alternatywny wiązać się będzie z wycinką wybranych drzew i zajęciem sąsiednich terenów;
- oddziaływanie na faunę - w wariantcie 1, ze względu na funkcjonowanie typowych przepustów drogowych, może dochodzić do kolizji ze zwierzętami, w szczególności drobnymi ssakami lub płazami. Warianty: inwestycyjny i alternatywny zakładały wykonanie w ramach przebudowy wybranych przepustów elementów umożliwiających bezpieczne przejście dla drobnej fauny;
- oddziaływanie na wody powierzchniowe - we wszystkich wariantach emisje wód opadowych miały być na porównywalnym poziomie. Wariant inwestycyjny i alternatywny, uwzględniając potrzebę ochrony jakości wód w sąsiadujących z drogą stawach rybnych, pozostawiać miały istniejące rozwiązanie;
- oddziaływanie na powietrze atmosferyczne - w wariantcie inwestycyjnym, ze względu na poszerzenie istniejącej jezdni, nastąpić miała poprawa płynności ruchu pojazdów, a tym samym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- hałas i vibracje - wariant inwestycyjny i alternatywny przewidywały zastosowanie nawierzchni bitumicznej SMA, dzięki czemu nastąpić miało ograniczenie emisji hałasu;

- bezpieczeństwo ruchu drogowego - w wariantie inwestycyjnym, ze względu na poszerzenie istniejącej nawierzchni bitumicznej, nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawa płynności ruchu pojazdów.

Po przeprowadzonej analizie wariantów do realizacji przyjęto wariant inwestycyjny, który stanowił jednocześnie wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Zastosowane w nim rozwiązania w sposób optymalny ograniczały potencjalne negatywne oddziaływanie drogi na środowisko naturalne. Projektowana droga skutkowała polepszeniem warunków ekologicznych na obszarze objętym opracowaniem w odniesieniu do stanu istniejącego.

Realizacja harmonogramu prac przygotowawczych trwała siedem lat (2003-2020), i przebiegała zgodnie z przyjętymi terminami. Koncepcja Programowa została opracowana w 2003 r. Ocenę oddziaływania na środowisko przeprowadzono dwuetapowo: (1) dla obwodnicy w latach 2002-2010; i (2) dla rozbudowy DK5 w 2017 r. Nabywanie nieruchomości zrealizowano również dwuetapowo: (1) dla obwodnicy w latach 2006-2008; i (2) dla rozbudowy DK5 – w 2018 r. Prace archeologiczne przeprowadzono w latach 2008-2009. Opracowanie dokumentacji PB+PW wykonano w latach 2007-2011. Decyzję ZRID uzyskano w 2011 r. Opracowanie dokumentacji przetargowej w formie „zaprojektuj i wybuduj” nastąpiło w latach 2015-2016.

Prace przygotowawcze zlecane były i finansowane w ramach wydatków bieżących. Dopiero po zakończeniu tego procesu realizacja (roboty budowlane) finansowana była jako wydatki majątkowe.

Nie tworzone harmonogramów odnoszących się kompleksowo do całej inwestycji (proces przygotowawczy + realizacja), a jedynie do danego etapu prac. Dodatkowo w tzw. międzyczasie uchwałami²³ przyjmowane były kolejne wersje Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)²⁴, które nakreślały i wskazywały konkretne zadania do realizacji w danym przedziale czasowym.

Umowę na wykonanie dokumentacji projektowej podpisano w maju 2007 r., tj. przed wejściem w życie PBDK na lata 2008-2012. Program na lata 2008-2012 nie uwzględniał realizacji robót budowlanych obwodnicy Bolkowa, a jedynie prace projektowe. Równocześnie zadanie nie zostało przewidziane do finansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Budowa obwodnicy Bolkowa została ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, uchwalonym przez Radę Ministrów 25 stycznia 2011 r.²⁵. Inwestycja została wskazana do realizacji w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 158/2014 z 5 sierpnia 2014 r. Następnie Projekt został ujęty w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z 8 września 2015 r., natomiast wydatki na realizację m.in. przedmiotowego projektu zostały zapewnione zgodnie z zapisami PBDK w limicie

²³ Tj.: (1) uchwała nr 105/2017 Rady Ministrów z 12 lipca 2017 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”; (2) uchwała nr 108/2019 Rady Ministrów z 24 września 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”; oraz (3) uchwała nr 76/2020 Rady Ministrów z 16 czerwca 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”.

²⁴ Przyjętą uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”. Dalej: „PBDK”.

²⁵ Załącznik nr 2 - lista zadań, których realizacja przewidywana była po roku 2013, obwodnice - poz. 50.

wydatków Krajowego Funduszu Drogowego²⁶. Zapewnienie środków finansowych pozwoliło na skierowanie zadania do realizacji.

Ostatecznie inwestycja została ujęta w programie wieloletnim przyjętym uchwałą nr 105/2017 Rady Ministrów z 12 lipca 2017 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)"²⁷. Wydatki na realizację m.in. przedmiotowego zadania zostały zapewnione zgodnie z zapisami PBDK w limicie wydatków KFD. Realizacja obwodnicy Bolkowa powiązana była z faktem realizacji drogi ekspresowej S3 na odcinku od węzła Jawor do węzła Bolków. Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na realizację odcinka S3 Jawor - Bolków wszczęto w sierpniu 2014 r. Umowę podpisano 30 września 2015 r., a drogę oddano do ruchu 15 października 2018 r.

Celem zachowania ciągłości przebiegu drogi krajowej nr 3 i połączenie jej z innymi drogami krajowymi zaistniała potrzeba stworzenia połączenia dróg krajowych nr 3 i nr 5 z drogą ekspresową S3 poprzez wykonanie rozbudowy drogi krajowej nr 5 na odcinku o długości ok. 2,1 km. Dążąc do przyspieszenia realizacji przedmiotowego celu przewidziano wykonanie budowy po nowym śladzie obwodnicy Bolkowa o długości ok. 5,7 km, klasy technicznej GP, jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu oraz przebudowy/rozbudowy odcinka drogi krajowej nr 5 o długości ok. 2,1 km. Dla całego zakresu opracowano program funkcjonalno-użytkowy. Dla inwestycji opracowano Program inwestycji, który został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju 13 października 2015 r.

Konsultacje zewnętrzne zostały przeprowadzone w ramach postępowania administracyjnego dotyczącego decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia.

Wyznaczony w latach 80 XX w. korytarz obwodnicy Bolkowa nie ulegał istotnym zmianom. Drobne różnice przebiegu w okolicach Starych Rochowic wykazane w poszczególnych wariantach wynikały z kwestii środowiskowych.

Jako wariant preferowany wskazano wariant 1a i dla niego uzyskano w 2006 r. decyzję lokalizacyjną. Decyzja zmieniająca decyzję lokalizacyjną została wydana z uwagi na poszerzenie zakresu inwestycji mające na celu prawidłowe funkcjonowanie oraz zachowanie odpowiednich parametrów technicznych drogi.

W toku prac przygotowawczych nie zidentyfikowano społecznych, społeczno-gospodarczych, ekonomicznych czy też innych aspektów powodujących wprowadzenie zmian w decyzji lokalizacyjnej z 2006 r.

GDDKiA O. Wrocław nie zidentyfikował w swoich zasobach korespondencji z zakresu narad i spotkań dotyczących uzgodnień na etapie przygotowywania koncepcji Inwestycji (np. na temat uzgodnień społecznych). GDDKiA O. Wrocław oraz reprezentujące go kancelarie prawne prowadziły korespondencję z właścicielami nieruchomości przeznaczonych pod budowę obwodnicy.

(akta kontroli: tom I, str. 46-49, 165-172, 197-199; tom IV, str. 1-11)

1.4. Na etapie sporządzania Programu inwestycji w 2015 r., szacowane koszty inwestycji ogółem wynosiły 88 393 797,44 tys. zł, w tym: (1) 82 644 816,28 tys. zł z KFD, z czego 41 489 432,32 tys. zł z budżetu KFD i 41 155 383,96 tys. zł ze środków UE; oraz (2) 5 748 981,16 tys. zł z budżetu państwa.

²⁶ Dalej: „KFD”.

²⁷ Załącznik 1 - lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu inwestycyjnego - poz. 84.

Środki UE zaplanowane na Inwestycję pozyskano na podstawie umowy²⁸ zawartej 26 marca 2019 r. pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie i GDDKiA²⁹ na dofinansowanie Inwestycji do kwoty maksymalnej 78 446 620,19 zł.

1.5. GDDKiA O. Wrocław posiadał zabezpieczenie środków na sfinansowanie Inwestycji.

Całość Inwestycji przewidywana była do sfinansowania w 100% ze środków publicznych (budżet państwa oraz KFD). Jednym ze źródeł finansowania KFD było zasilenie w wysokości i równowartości kwoty refundacji otrzymanej z tytułu współfinansowania projektu ze środków UE w ramach POIiŚ 2014-2020.

(akta kontroli: tom I, str. 20-24, 37-40, 54)

1.6. Inwestycja była realizowana w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Inwestor posiadał niezbędne decyzje administracyjne, dysponował gruntem na cele budowlane oraz opracował Program funkcjonalno-użytkowy.

Opracowania projektowe z lat 2003-2010 zostały wykonane w terminach zgodnych z umowami.

Inwestor posiadał pełną dokumentację projektową niezbędną dla rozpoczęcia inwestycji. Projekt zawierał wszystkie elementy niezbędne do uzyskania decyzji ZRID. Na potrzeby Inwestycji m.in.: (1) opracowano Program funkcjonalno-użytkowy; (2) dokonano niezbędnych wykupów gruntów; (3) uzyskano decyzję „uwarunkowania środowiskowe” Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z 19 stycznia 2010 r.; oraz (4) uzyskano decyzje lokalnych organów samorządowych³⁰.

Wybór wykonawców zaangażowanych w realizację projektu nastąpił zgodnie z regulacjami wewnętrznymi GDDKiA O. Wrocław oraz ustawą Prawo zamówień publicznych.

W ramach przygotowania Inwestycji opracowano m.in. następujące dokumenty:

- (1) „Koncepcja programowa obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - projekt drogowy” opracowana w 2003 r. przez konsorcjum Biuro Projektowo Konsultingowe BPK MOSTY S.C., BIPROGEO - PROJEKT Sp. z o.o., Biuro Projektów Budownictwa PROJEKT Sp. z o.o.;
- (2) „Koncepcja programowa obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - zbiorcze zestawienie kosztów (ZZK)” opracowana w 2003 r. przez konsorcjum Biuro Projektowo Konsultingowe BPK MOSTY S.C., BIPROGEO - PROJEKT Sp. z o.o., Biuro Projektów Budownictwa PROJEKT Sp. z o.o.;
- (3) „Koncepcja programowa obejścia miasta Bolków na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra - Raport oddziaływania na środowisko naturalne” opracowana w 2003 r. również przez konsorcjum Biuro Projektowo Konsultingowe BPK MOSTY S.C., BIPROGEO - PROJEKT Sp. z o.o., Biuro Projektów Budownictwa PROJEKT Sp. z o.o.;
- (4) „Analiza ekonomiczna - Budowa obwodnicy miasta Bolkowa (drogi nr 5 i 3)” opracowana w 2003 r. przez proGEO Sp. z o.o.;

²⁸ Umowa o dofinansowanie nr POIS.04.02.00-00-0050/18-00 Projektu „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu dk 3/5”.

²⁹ Tj. „Centralą” GDDKiA z siedzibą w Warszawie.

³⁰ Np. (1) decyzja Starosty Jaworskiego z 1 kwietnia 2014 r. – pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzeń wodnych na terenie obwodnicy miasta Bolkowa; czy (2) decyzja Burmistrza Bolkowa z 11 września 2017 r. – o uwarunkowaniach środowiskowych.

- (5) „Raport o oddziaływaniu na środowisko” opracowany w 2009 r. przez konsorcjum Scott Wilson Sp. z o.o. i proGEO Sp. z o.o.;
- (6) „Projekt budowlany, wykonawczy dla budowy obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław – Bolków - Jelenia Góra w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5, od km 437+140 drogi krajowej nr 3 do km 411+650 drogi krajowej nr 5, długości około 5,5 km” opracowany w 2010 r. przez Scott Wilson Sp. z o.o.;
- (7) „Program funkcjonalno-użytkowy dla zadania pn.: »Budowa obwodnicy m. Bolków w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5«” opracowany w 2016 r. przez GDDKiA O. Wrocław;
- (8) „Karta informacyjna przedsięwzięcia - załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia” opracowana w 2017 r. przez proGEO Sp. z o.o.;
- (9) „Projekt budowlany dla zadania: Budowa obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław – Bolków - Jelenia Góra, w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5, od km 37+140 (obecnie 437+3000 drogi krajowej nr 3 do km 411+650 (obecnie 411+604) drogi krajowej nr 5, długości ok. 5,7 km” opracowany w 2017 r. przez konsorcjum Kobylarnia S.A. MIRBUD S.A., Biuro projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT Sp. z o.o., Zespół Badawczo-Projektowy MOSTY WROCŁAW S.C.;
- (10) „Projekt budowlany dla zadania: Przebudowa i rozbudowa drogi krajowej nr 5 na odcinku od km 411+853 (obecnie 411+604) do km 409+486 (obecnie 409+465), długości ok 2,14 km” opracowany w 2017 r. przez konsorcjum Kobylarnia S.A., MIRBUD S.A., Biuro projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT Sp. z o.o., Zespół Badawczo-Projektowy MOSTY WROCŁAW S.C.;
- (11) „Projekt wykonawczy dla zadania: Budowa obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław-Bolków-Jelenia Góra m, w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5, od km 437+140 (obecnie 437+3000 drogi krajowej nr 3 do km 411+650 (obecnie 11+604) drogi krajowej nr 5, długości ok. 5,7 km” opracowany w 2018 r. w ramach umowy „projektuj + buduj” przez konsorcjum Kobylarnia S.A., MIRBUD S.A., Biuro projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT Sp. z o.o., Zespół Badawczo-Projektowy MOSTY WROCŁAW S.C.;
- (12) „Projekt wykonawczy dla zadania: Przebudowa i rozbudowa drogi krajowej nr 5 na odcinku od km 411+853 (obecnie 411+604) do km 409+486 (obecnie 409+465), długości ok 2,14 km” opracowany w 2018 r. w ramach umowy „projektuj + buduj” przez konsorcjum Kobylarnia S.A., MIRBUD S.A., Biuro projektów Dróg i Mostów BBKS-PROJEKT Sp. z o.o., Zespół Badawczo-Projektowy MOSTY WROCŁAW S.C.

Na przygotowanie projektu „Obwodnica Bolkowa” w latach 2003-2016 GDDKiA O. Wrocław wydał łącznie 7 055 742,71 zł, z tego: (1) koszty dokumentacji dla pozycji od 1 do 6 powyższego zestawienia wynosiły 2 801 984,45 zł; (2) koszty związane z wykupem gruntów wynosiły 3 978 404,67 zł. Pozostałe koszty³¹ to 275 353,59 zł. Koszty dokumentacji dla pozycji od 8 do 12 powyższego zestawienia są uwzględnione w umowie z Wykonawcą robót budowlanych.

(akta kontroli: tom I, str. 30-35, 66-327; tom IV, str. 3-11, 126-138; tom V, str. 287-289)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

³¹ M.in. nabycie praw zależnych do dokumentacji, usługi poligraficzne czy administracyjno-biurowe.

Izba pozytywnie ocenia planowanie i przygotowanie budowy badanej inwestycji.

Inwestycja została rzetelnie zaplanowana, należycie przygotowana oraz prawidłowo sporządzono dokumentację projektową. Do realizacji Inwestycji zapewniono kadry posiadające niezbędne i adekwatne do potrzeb wykonywanych zadań kwalifikacje i kompetencje, a zmiany kadrowe na stanowiskach związanych z Inwestycją nie wpłynęły negatywnie na realizacją zadań.

OBSZAR

2. Wyłonienie wykonawców inwestycji

Opis stanu
faktycznego

2.1. GDDKiA O. Wrocław na potrzeby przygotowania i realizacji projektu „Budowa obwodnicy Bolkowa” przeprowadziła pięć postępowań przetargowych na:

- (1) wykonanie projektu budowlanego, wykonawczego oraz dokumentacji przetargowej dla budowy obwodnicy Bolkowa w kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra w ciągu dróg krajowych nr 3 i nr 5, od km 437+140 drogi krajowej nr 3 do km 411+650 drogi krajowej nr 5, długości ok. 5,5 km (umowa nr O.WR/6/PN/U/9/2007), przeprowadzone w formie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych³²; umowę podpisano 18 maja 2007 r., 9 września 2008 r. w postępowaniu z wolnej ręki, na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 5 lit. b Pzp, podpisano umowę dodatkową nr GDDKiA/O.WR-190/WR/U/P-2/2008;
- (2) zaprojektowanie i wykonanie zadania pod nazwą "Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5" (umowa nr O.WR.D-3.2410.188.2015), przeprowadzone w formie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 10 ust. 1 Pzp; umowę podpisano 14 grudnia 2016 r.;
- (3) pełnienie nadzoru nad projektem i realizacją robót oraz zarządzaniem Kontraktami pn. "Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5" (umowa nr O.WD.D-3.2410.71-2016), przeprowadzone w formie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 10 ust. 1 Pzp; umowę podpisano 14 grudnia 2016 r.;
- (4) bieżące utrzymanie dróg krajowych na terenie Rejonu w Wałbrzychu w latach 2020-2023 z podziałem na zadania: Zadanie 1 – Roboty na nawierzchniach bitumicznych; Zadanie 2 – Roboty na nawierzchniach betonowych; Zadanie 3 – Prace związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego; Zadanie 4 – Prace utrzymaniowe; Zadanie 5 – Prace elektro-energetyczne (umowa na Zadanie 3: nr O.WR.D-3.2412.42-3.2020)³³, przeprowadzone w formie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 10 ust. 1 Pzp; umowę podpisano 20 sierpnia 2020 r.;
- (5) dostawę i instalację drogowej stacji meteorologicznej wraz z systemem wizyjnym w ciągu obwodnicy Bolkowa (umowa nr O.WR.D-3.2413.191.2020), przeprowadzone w formie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 10 ust. 1 Pzp; umowę podpisano 20 listopada 2020 r.

Jedno postępowanie, z 2007 r., przeprowadzono na etapie przygotowania projektu oraz cztery na etapie realizacji Inwestycji. Wszystkie postępowania prowadzono w trybie określonym w Pzp.

Najwyższa Izba Kontroli badaniem objęła przetarg na wyłonienie wykonawcy Inwestycji. Postępowanie przetargowe rozpoczęto 18 września 2015 r. Zamawiający, tj. GDDKiA O. Wrocław, wyłonił wykonawcę Inwestycji w wyniku przetargu

³² Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. Dalej: „Pzp”. Akt uchylony z dniem 1 stycznia 2021 r.

³³ Uwaga: Obwodnicy Bolkowa dotyczyło tylko Zadanie nr 3.

ograniczonego przeprowadzonego na podstawie art. 10 ust. 1 Pzp. Postępowanie przeprowadzono zgodnie z Pzp oraz wewnętrznymi regulacjami GDDKiA O. Wrocław. Umowa zawarta na wykonanie obwodnicy była zgodna z dokumentacją z przeprowadzonego zamówienia publicznego.

W badanym postępowaniu dochowano obowiązujących terminów i procedur. Do udziału w postępowaniu zgłosiło się 21 podmiotów, z których jednego wykluczono z powodu niedostarczenia wymaganego wykazu osób kluczowych dla realizowanego projektu i opisu ich kwalifikacji zawodowych. W trakcie postępowania jeden z uczestników wniósł odwołanie, które Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniła i nakazała zamawiającemu modyfikację treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Zamawiający wniósł skargę do właściwego sądu okręgowego, który ją oddalił. Po podpisaniu z wyłonionym wykonawcą umowy, nie zawierano umów na roboty dodatkowe. Do umowy zawarto trzy aneksy, które nie dotyczyły wartości przedmiotu zamówienia.

(akta kontroli: tom II, str. 1-299; tom III, str. 1-204;
tom IV, str. 1-12, 17-125; tom V, str. 1-289)

2.2. Zamówienia objęte badaniem NIK zostały udzielone zgodnie z przyjętymi zasadami, w tym zasadami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków przedsięwzięć współfinansowanych ze środków europejskich (dotyczy zadania: zaprojektowanie i wykonanie zadania pod nazwą "Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5") co, oprócz kontroli NIK, zostało potwierdzone wynikami kontroli Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

(akta kontroli: tom IV, str. 90-124; tom V, str. 294-299)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Izba pozytywnie ocenia wyłonienie wykonawców inwestycji.

Przy planowaniu i udzielaniu zamówień publicznych związanych z badaną Inwestycją nie stwierdzono naruszenia prawa i regulacji wewnętrznych.

OBSZAR

3. Wykonanie inwestycji oraz nadzór nad realizacją procesów inwestycyjnych

Opis stanu
faktycznego

3.1. Obwodnicę Bolkowa wybudowano w okresie wskazanym w Programie inwestycji z 9 lutego 2016 r.³⁴. Etap I obejmujący proces przygotowawczy został przeprowadzony w latach 2003-2015. Etap II, w którym przewidziano wykonanie prac projektowych i budowlanych zrealizowano w latach 2016-2020.

Po zakończeniu budowy (Etapu II) rozpoczął się okres gwarancyjny³⁵. Inwestycję, zgodnie z założeniami zawartymi w PI, zrealizowano w systemie „zaprojektuj i wybuduj”.

Budowę rozpoczęto i zakończono w terminach określonych w umowie z wykonawcą³⁶. Zgodnie z warunkami tej umowy prace projektowe, roboty wraz

³⁴ Program inwestycji z 22 września 2015 r., zmieniony aneksem nr 1 z 9 lutego 2016 r. Dalej: „PI”.

³⁵ Obowiązywały następujące okresy gwarancyjne: [1] warstwa ścierna: 5 lat [2] zieleni: 3 lata, [3] oznakowanie poziome cienkowarstwowe: 1 rok, [4] oznakowanie poziome grubowarstwowe: 4 lata, [5] pozostałe warstwy konstrukcji nawierzchni, ekrany akustyczne, oznakowanie pionowe od roku do pięciu lat [6] prefabrykaty betonowe, drogowe obiekty inżynierskie: 10 lat. Terminy wygaśnięcia gwarancji liczone od daty wskazanej w Świadczeniu Przejęcia.

³⁶ Pojęcia „Kontrakt” i „Umowa z wykonawcą” są tożsame i używane dalej zamiennie i oznaczają umowę podpisaną przez GDDKiA i wykonawcę 14 grudnia 2016 r. zgodnie z Prawem zamówień publicznych, jako rezultat postępowania o udzielenie zamówienia publicznego którego przedmiotem była „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i nr 5, nr O.WR.D.-3.2410.188.2015. Na umowę składają się dokumenty kontraktowe stanowiące jej integralną część wymienione w § 2 ust. 2 umowy z wykonawcą.

z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, zostały ukończone w ustalonym czasie³⁷, tj. w ciągu 34 miesięcy od „daty rozpoczęcia”³⁸. Zasadnicze prace budowlane zrealizowano przed terminem wynikającym z umowy³⁹. Obwodnicę oddano do użytku 21 grudnia 2019 r.

(akta kontroli: tom I, str. 20-24, 43-59; tom V, str. 1-223, 225-449)

Budowę Obwodnicy Bolkowa prowadzono w oparciu o decyzje Wojewody Dolnośląskiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: [1] z 3 sierpnia 2011 r. nr 17/11 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej⁴⁰ „Budowa obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra, w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5, od km 437+140 drogi krajowej nr 3 do km 411+650 drogi krajowej nr 5, długości ok. 5,5 km”; decyzja stała się ostateczna 15 września 2011 r.; [2] z 1 lutego 2018 r. nr 3/2018 dla rozbudowy i przebudowy drogi krajowej nr 5 na odc. od km 411+583 (obecnie 411+604) do km 409+486 (obecnie 409+465) o dł. 2,11 km; oraz [3] decyzja z 21 lutego 2018 r. nr 4/18 zmieniająca ostateczną decyzję nr 17/11 z 3 sierpnia 2011 r. z uwagi na wprowadzenie projektu zamiennego w przedmiocie robót budowlanych.

GDDKiA O. Wrocław poinformowała 18 kwietnia 2017 r. Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego⁴¹, że z dniem 18 kwietnia 2017 r. zamierza przystąpić do realizacji Projektu. Przekazanie wykonawcy dostępu do placu budowy nastąpiło w oparciu o protokoły z 10 stycznia 2017 r. oraz 20 lutego 2018 r. Rozpoczynanie robót budowlanych następowało sukcesywnie, w zależności od branży i rodzaju robót, zgodnie z terminami określonymi w umowie.

Zakończenie robót zasadniczych nastąpiło 14 stycznia 2020 r., tj. wcześniej niż wymagała tego umowa., tj. 14 kwietnia 2020 r. Inżynier⁴² w związku z wnioskiem wykonawcy z 20 grudnia 2019 r. wystawił (14 stycznia 2020 r.) świadectwo przejścia części robót dla robót według protokołu odbioru robót z 20 grudnia 2019 r. Przedmiotem odbioru części robót było zadanie nr 1⁴³: „Budowa obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra, w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5, od km 437+140 (437+300) drogi krajowej nr 3 do km 411+650 (411+604) drogi krajowej nr 5, długość ok. 5,7 km” oraz zadanie nr 2: „Przebudowa i rozbudowa drogi krajowej nr 5 na odcinku od km 411+583 (411+604) do km 409+486 (409+465), długość 2,14 km”.

(akta kontroli: tom I, str. 56-110; tom V, str. 1-223)

Z robót podlegających odbiorowi częściowemu, jako roboty niezakończone, wyłączone zostały: [1] kanał technologiczny, [2] drogi obsługujące, [3] zjazdy, [4] przepusty, [5] zieleń – nasadzenia, [6] ogrodzenia ochronno-naprowadzające, [7] branża elektryczna – oświetlenie uliczne oraz zasilanie znaków aktywnych i systemu

³⁷ Czas na ukończenie – zgodnie z subklauzulą 1.1.3.8.2 umowy z wykonawcą rozumiany jako 34 miesiące od daty rozpoczęcia. Okres zimowy trwa od 15 grudnia do 15 marca, liczony jako trzy miesiące. Do czasu objętego projektowaniem (etap projektowania) wlicza się okresy zimowe. Etap projektowania jest to okres liczony od daty rozpoczęcia do daty uzyskania ZRID przez wykonawcę. Jeżeli data rozpoczęcia przypada w okresie zimowym, wówczas etap projektowania rozpoczyna się w tej dacie. Do czasu realizacji robót (etap realizacji robót) nie wlicza się okresów zimowych. Etap realizacji robót jest to okres bezpośrednio następujący po etapie projektowania. Jeżeli rozpoczęcie etapu realizacji robót przypada w okresie zimowym, wówczas etap ten rozpoczyna się następnego dnia po tym okresie zimowym. Okres między początkiem etapu realizacji robót a końcem danego okresu zimowego liczony w dniach dodaje się do czasu na ukończenie. Jeżeli etap realizacji robót upłynął w dniu w trakcie okresu zimowego, wówczas do wyżej określonej daty dodaje się okres trzech miesięcy.

³⁸ Rozumianej jako data zawarcia umowy.

³⁹ Inwestycję, zgodnie z założeniami zawartymi w Programie inwestycji, zrealizowano w systemie „Projektuj i Buduj”. Zgodnie z warunkami umowy prace projektowe, roboty wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, zostały ukończone w ustalonym w umowie czasie na ukończenie.

⁴⁰ Nr 17/11, znak pisma IF.AB.7820.12.2011.

⁴¹ Dalej: „Dolnośląski WINB”.

⁴² Osoba wskazana przez Konsultanta do działania jako Inżynier dla celów kontraktu zgodnie z Warunkami Szczególnymi Kontraktu subklauzula 1.1. pkt 1.1.2.4.

⁴³ Inwestycję, ze względów praktycznych, podzielono na dwa zadania.

zarządzania ruchem, [8] odwodnienie drogi (kanalizacja deszczowa, rowy odwodnieniowe i ich umocnienia, ścieki skarpowe i ścieki odwodnieniowe) oraz [9] stabilizacja pasa drogowego i punkty referencyjne.

Wskazany powyżej zakres robót (pozostały do przejścia) został zakończony i zgłoszony do odbioru w terminie do 14 kwietnia 2020 r. Inżynier, w związku z wnioskiem wykonawcy 12 maja 2020 r. wystawił Świadectwo Przejścia Robót. Dla zadania Inżynier wydał Świadectwo Wykonania 19 października 2020 r.

Była Dyrektor GDDKiA O. Wrocław wyjaśniła, że etapowanie odbiorów i przekazywania do użytkowania drogi wynikało z możliwości wcześniejszego, niż pierwotnie planowano, udostępnienia do korzystania z projektowanej obwodnicy miejscowości Bolków oraz odciążenia miasta z uciążliwego ruchu tranzytowego.

(akta kontroli: tom VI, str. 473-489)

Dolnośląski WINB udzielił pozwoleń na użytkowanie dla wszystkich obiektów wybudowanych w ramach inwestycji, tj. kolejno: [1] decyzja nr 1456/2019 z 22 listopada 2019 r. dla wiaduktu drogowego W-1 w km 2+269 obwodnicy miasta Bolkowa; [2] decyzja nr 1463/2019 z 26 listopada 2019 r. dla wiaduktu drogowego W-2 w km 4+135,55 obwodnicy miasta Bolkowa; [3] decyzja nr 1530/2019 z 9 grudnia 2019 r. dla wiaduktu drogowego W-3 w km 4+650,09 obwodnicy miasta Bolkowa; [4] decyzja nr 1554/2019 z 17 grudnia 2019 r. dla estakady drogowej E-1 w km 0+485,82 oraz estakady drogowej E-2 w km 0+987,78 obwodnicy miasta Bolkowa; [5] decyzja nr 1557/2019 z 17 grudnia 2019 r. dla estakady E-3 w km 3+642,41 obwodnicy miasta Bolkowa; [6] decyzja nr 1574/2019 z 20 grudnia 2019 r. dla trzech przepustów P3, P5 i P6; oraz [7] decyzja nr 1576/2019 z 20 grudnia 2019 r. dla obwodnicy miasta Bolkowa od km 0+000 do km 5+676,28 z wyłączeniem obiektów inżynierskich, dla których uzyskano odrębne pozwolenie na użytkowanie.

Wskazane w pozwoleniach na użytkowanie warunki zostały wykonane do czasu wystawienia Świadectwa Wykonania, tj. do 19 października 2020 r.

Zawiadomienie o zakończeniu budowy i zamiarze przystąpienia do użytkowania dla przebudowy i rozbudowy drogi krajowej nr 5 na odc. od km 411+583 do km 409+486 złożono 4 grudnia 2019 r. Po otrzymaniu zawiadomienia organ nadzoru budowlanego nie zgłaszał sprzeciwu w przedmiotowym zakresie.

(akta kontroli: tom I, str. 328-347)

Parametry Inwestycji (obwodnicy Bolkowa) zostały określone w zatwierdzonym 4 marca 2016 r. przez Dyrektora GDDKiA O. Wrocław Programie funkcjonalno-użytkowym⁴⁴ dla zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Bolków w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5”.

W wyniku realizacji projektu zaprojektowano i wykonano pełen zakres rzeczowy inwestycji w parametrach technicznych przewidzianych w Programie inwestycyjnym i PFU⁴⁵. Wykonano: [1] odcinek drogi klasy GP o długości ok. 5,7 km, która stanowi obwodnicę miasta Bolków o parametrach technicznych ujętych w PFU; [2] węzeł drogowy na włączeniu do istniejącej drogi krajowej nr 3 w km 437+140 (aktualnie 437+300); [3] przebudowę, rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 5 o długości 2,1 km; [4] przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą krajową; [5] budowę dróg innych niż droga krajowa obsługujących tereny przyległe

⁴⁴ Dalej: „PFU”.

⁴⁵ Parametry techniczne odcinka: [1] klasa drogi GP, [2] przekrój 1x2, [3] szerokość pasa ruchu 3,5 m, [4] szerokość poboczy 2 m, [5] prędkość projektowa 80 km/h, [6] kategoria ruchu KR 5, [7] max obciążenie 115 kN/oś.

i przywracających naruszone połączenie drogowe; [6] budowę lub przebudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów; oraz [7] obiekty inżynierskie⁴⁶.

(akta kontroli: tom V, str. 15-22; tom VI, str. 209)

3.2. Określony w PI i odpowiadający mu określony w umowie z wykonawcą zakres rzeczowy zadania nie ulegał zmianom, a zamierzenie zostało zrealizowane w planowanym zakresie rzeczowym z uwzględnieniem zmian⁴⁷ wynikających z bieżącej analizy technicznej wprowadzanych w toku realizacji Inwestycji.

Poleceniem Zmiany nr 1 zmniejszono długość ekranów przeciwoślusieniovych - przeciwaeroloiovych na obiekcie E3, co skutkovało zmniejszeniem wartości kwoty kontraktowej o 96 504,00 zł (tj. o 0,16%). Potrzebę zmiany uzasadniano określeniem faktycznych potrzeb długości ekranów na estakadach i ich dojazdach z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych, skali obiektów, istniejącego zagospodarowania terenu. Wprowadzona zmiana nie naruszała zapisów decyzji uwarunkowań środowiskowych.

Poleceniem Zmiany nr 2 ograniczono zakres geologicznych prac projektowych, co skutkovało zmniejszeniem wartości kwoty kontraktowej o 37 248,12 zł (tj. o 0,06%). Zmianę uzasadniano przyjęciem zakresu badań objętych dokumentacją geologiczno-inżynierską, co skutkovało odpowiedzialnością wykonawcy za prawidłowość zaprojektowania robót. Inżynier potwierdził, że zakres dokumentów wykonawcy po redukcji zakresu badań był wystarczający do prawidłowego zaprojektowania robót.

Poleceniem Zmiany nr 3 odstąpiono od montażu kabla światłowodowego w kanalizacji teletechnicznej, co skutkovało zmniejszeniem wartości kwoty kontraktowej o 34 579,80 zł (tj. o 0,06%). Zmianę uzasadniano faktem, że wykorzystanie kanalizacji teletechnicznej na potrzeby systemu zarządzania ruchem będzie realizowane w dalszej perspektywie czasowej. Montaż kabla światłowodowego stał się nieracjonalny z uwagi na możliwość jego uszkodzenia przy dłuższej perspektywie czasowej braku jego użytkowania.

Poleceniem Zmiany nr 4 dokonano redukcji długości płotków naprowadzających dla płazów, co skutkovało zmniejszeniem wartości kwoty kontraktowej o 102 465,00 zł (tj. o 0,17%). Odstąpiono od wykonania wygrodzień herpetologicznych na odcinku od km 4+000 do km 4+700 strona prawa i lewa. Zmianę uzasadniano wynikami obserwacji prowadzonych na etapie realizacji inwestycji w ramach nadzoru przyrodniczego, które nie potwierdziły wzmożonej migracji płazów w rejonie wygrodzień tymczasowych.

Łączna wartość zmniejszenia kwoty kontraktowej w wyniku wprowadzenia poleceń zmian wyniosła 270 796,92 zł netto.

(akta kontroli: tom VI, str. 23, 482-483)

3.3. System nadzoru i zarządzania jakością realizowanych inwestycji przez GDDKiA O. Wrocław był systemem sformalizowanym, złożonym z zasad, procedur, metod, narzędzi i opisów stanowisk pracy, opartym na współpracy i wzajemnej kontroli uczestników procesu inwestycyjnego, tj. GDDKiA O. Wrocław jako inwestora, wykonawcy oraz konsultanta będącego podmiotem sprawującym szeroko pojęty nadzór nad projektowaniem i realizacją robót, jak również odpowiedzialnym za zarządzanie kontraktem budowlanym.

⁴⁶ Między innymi: [1] Estakada E1, zlokalizowana w ciągu drogi projektowanej obwodnicy w km 0+485,82, [2] Estakada E2 zlokalizowana w ciągu drogi projektowanej obwodnicy w km 0+987,78, [3] Estakada E3 zlokalizowana w ciągu drogi projektowanej obwodnicy w km 3+642,41, [4] Wiadukt W1 zlokalizowany nad Obwodnicą Bolkowa w km 2+269,48, [5] Wiadukt W2 zlokalizowany nad Obwodnicą Bolkowa w km 4+135,55, [6] Wiadukt W3 zlokalizowany w ciągu Obwodnicy Bolkowa w km 4+650,09.

⁴⁷ Na podstawie subklauzuli 13.1 Szczególnych Warunków Kontraktu.

W myśl przyjętych w GDDKiA O. Wrocław zasad funkcjonowania organizacji⁴⁸ za sprawy związane z procesem przygotowania i realizacji inwestycji odpowiadał Zastępca Dyrektora GDDKiA O. Wrocław ds. Inwestycji⁴⁹. Bezpośrednio odpowiedzialnym za zapewnienie prawidłowej realizacji inwestycji, a także za skuteczną realizację projektów inwestycyjnych, zgodnie z założonym harmonogramem czasowym, rzeczowym i finansowym był Zespół Kierownika Projektu⁵⁰. Kompetencje i odpowiedzialność komórek organizacyjnych GDDKiA O. Wrocław określone zostały w zarządzeniach⁵¹ Generalnego Dyrektora GDDKiA w sprawie podziału zadań w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji, a także w zakresie utrzymania dróg.

(akta kontroli: tom V, str. 484-485; tom VI, str. 165-201)

Budowa Obwodnicy Bolkowa, zgodnie z umową, realizowana była w systemie „zaprojektuj i wybuduj”.

Zamawiający, zrealizował obowiązki wynikające z art. 42 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵², w tym objęcie kierownictwa budowy przez kierownika budowy, realizowane były przez personel wykonawcy. Personel wykonawcy obejmował na budowie m.in. funkcje: dyrektora kontraktu - osoba odpowiedzialna za realizację kontraktu, na każdym etapie jego realizacji oraz kierownika budowy i kierowników robót drogowych i robót mostowych⁵³. Fakt objęcia na budowie funkcji kierownika budowy i kierowników robót branżowych odnotowano w dziennikach budowy.

(akta kontroli: tom II, str. 95-292)

Nadzór inwestorski na budowie pełnił Konsultant. Podmiot ten pełnił funkcję „Inżyniera” zgodnie z rolą, jaką przypisano „Inżynierowi” w Warunkach Szczególnych Kontraktu⁵⁴. Konsultant pełnił jednocześnie funkcję inspektora nadzoru inwestorskiego w myśl art. 12 ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo budowlane. Funkcje te Konsultant realizował w okresie od 14 grudnia 2016 r. do 19 października 2020 r., tj. do czasu przekazania do GDDKiA „Raportu Zamknięcia.

Skład personalny i struktura zespołu Konsultanta były zgodne z ofertą przedstawioną w toku postępowania przetargowego oraz został zweryfikowany i zaaprobowany przez GDDKiA. Fakt ustanowienia nadzoru inwestorskiego odnotowano w książkach budowy. Konsultant, stosownie do postanowień zawartej z nim umowy, dostarczał do Kierownika Projektu raporty i analizy z realizacji Kontraktu w terminach w zakresie i formie przewidzianej umową. Dokumentacja została przyjęta i pozytywnie oceniana przez Kierownika Projektu.

(akta kontroli: tom III, str. 1-204)

Zgodnie z umową z Konsultantem, Kierownik Projektu⁵⁵ dokonywał comiesięcznej oceny pracy Konsultanta, w sposób uzgodniony w umowie, poprzez wypełnienie Karty Oceny Jakości Pracy Konsultanta. W całym okresie obowiązywania umowy

⁴⁸ Zgodnie z zapisami obowiązujących w okresie realizacji Inwestycji regulaminów organizacyjnych GDDKiA.

⁴⁹ Podlegały mu komórki organizacyjne do spraw: 1) dokumentacji – Wydział Dokumentacji (I-1); 2) środowiska – Wydział Środowiska (I-2); 3) nieruchomości – Wydział Nieruchomości (I-3); 4) monitorowania inwestycji drogowych – Wydział Monitorowania Inwestycji Drogowych (I-4); 5) Kierownik Projektu.

⁵⁰ Kierownikiem Projektu, od 1 grudnia 2016 r., był p. Janusz Nowicki wyznaczony przez p.o. Dyrektora Oddziału).

⁵¹ Zarządzenie Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad nr 54 z 10 października 2008 r. oraz nr 18 z 21 czerwca 2017 r.

⁵² Dz. U. z 2024 r. poz. 725, ze zm. Dalej: „ustawa Prawo budowlane”.

⁵³ Jako uczestnicy procesu budowlanego w rozumieniu art. 17 ustawy Prawo budowlane.

⁵⁴ Identycznych z „Warunkami Kontraktu na urządzenia i budowę z projektowaniem dla urządzeń elektrycznych i mechanicznych oraz robót budowlanych i inżynierskich projektowanych przez Wykonawcę”. Żółta książka FIDIC, COSMOPOLI CONSULTANTS, wydanie angielsko-polskie, 2000 – ISBN 83-86810-13-0. Tłumaczenie pierwszego wydania FIDIC, 1999.

⁵⁵ Przedstawiciel GDDKiA w rozumieniu określonym w umowie z wykonawcą i umowie z Konsultantem.

z Konsultantem, Kierownik Projektu nie wnosił zastrzeżeń do przedkładanych Raportów Miesięcznych.

(akta kontroli: tom III, str. 38-40)

Dyrektor GDDKiA O. Wrocław wyjaśniła, że Konsultant skierował do wykonywania zadań z zakresu nadzoru osoby posiadające kwalifikacje i doświadczenie zapewniające należyte wykonanie tej usługi. W ocenie Dyrektor Oddziału, usługa Konsultanta była realizowana należyście.

(akta kontroli: tom V, str. 481-489)

Zgodnie z zapisami subklauzuli 5.2 Kontraktu, wykonawca występował do Inżyniera z propozycjami modyfikacji projektów oraz innych dokumentów w formie Kart Nadzoru Autorskiego, w których opisano przyczynę i uzasadniano konieczność wprowadzenia korekt do wcześniej zatwierdzonej dokumentacji. Załączano poprawione opracowania (właściwe rysunki projektu wykonawczego, wybrane STWiORB⁵⁶, przedmiary robót). Ogółem, w toku realizacji robót budowlanych, wprowadzono 57 zmian w zatwierdzonej dokumentacji.

Zespół Kierownika Projektu prowadził na budowie działania kontrolne i monitoring, zarówno w zakresie realizacji umowy z wykonawcą robót budowlanych, jak i usługi Konsultanta. Zespół Kierownika Projektu dokonywał objazdów budowy z częstotliwością min. raz w tygodniu, uczestniczył w tygodniowych Radach Technicznych oraz w Radach Budowy.

(akta kontroli: tom VII, str. 95-272)

3.4. Podmiotem odpowiedzialnym za jakość robót i materiałów oraz ich zgodność z PFU, dokumentacją projektową i poleceniami Inżyniera, jak również za zachowanie bezpieczeństwa wszelkich czynności na placu budowy oraz za metody użyte przy budowie i ich zgodność z zapisami umowy, był wykonawca.

(akta kontroli: tom II, str. 95-292;
tom III, str. 1-204; tom V, str. 485-486)

Elementem umowy z wykonawcą był dokument pn. „Gwarancja Jakości” podpisany przez strony tej umowy 14 grudnia 2016 r. Dokument precyzował obowiązki i uprawnienia stron, w tym obowiązki wykonawcy jako gwaranta oraz tryb zgłaszania i usuwania wad. Gwarancja obejmowała wszystkie elementy Inwestycji, wskazano minimalne parametry, których utrzymanie, w oznaczonym okresie, gwarantował wykonawca.

Zabezpieczeniem pokrycia roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy była „Gwarancja należytego wykonania umowy”⁵⁷ udzielona na okres od 14 grudnia 2016 r. do 1 lipca 2025 r. Suma gwarancyjna wynosiła, w okresie od 14 grudnia 2016 r. do 14 czerwca 2020 r. - 7 345 121,62 zł, następnie w okresie od 15 czerwca 2020 r. do 1 lipca 2025 r. - 2 203 536,49 zł.

(akta kontroli: tom II, str. 106-123)

Wykonawca przygotował i terminowo⁵⁸ przedłożył Inżynierowi „Program Zapewnienia Jakości” (część ogólna)⁵⁹, który zawierał niezbędne, określone w umowie, elementy

⁵⁶ Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych

⁵⁷ Nr GKDo/302/2016-071-24-01-KK z 9 grudnia 2016 r.

⁵⁸ Zgodnie z subklauzulą 4.9 zapewnienie jakości, dokumenty złożono w terminie 21 dni od daty rozpoczęcia, tj. 4 stycznia 2017 r.

⁵⁹ Dalej: „PZJ”.

i 26 stycznia 2017 r. został zaakceptowany przez Inżyniera⁶⁰. Za kontrolę jakości robót i materiałów, odpowiedzialny był Konsultant⁶¹.

(akta kontroli: tom VI, str. 211-253)

W PFU oraz WWiORB⁶² sprecyzowano wymagania GDDKiA O. Wrocław, jako zamawiającego, w stosunku do wykonawcy, co do zakresu i formy dokumentów projektowych odnośnie do wymagań dla tych dokumentów określonych przez Ministra Infrastruktury⁶³. WWiORB uzupełniały opis przedmiotu zamówienia w zakresie wymagań technicznych i jako część PFU były elementem umowy z wykonawcą. Wykonawca opracował specyfikację techniczną⁶⁴ określającą wymagania ogólne i odnoszącą się do wymagań wspólnych dla poszczególnych wymagań technicznych dotyczących wykonawstwa i odbioru robót w ramach budowy obwodnicy Bolkowa. Uzupełnieniem tego dokumentu były STWiORB opracowane dla poszczególnych rodzajów i zakresów robót. Dla robót drogowych wykonawca opracował, 48 specyfikacji, a dla robót mostowych 57 specyfikacji. Wszystkie zostały zatwierdzone przez Inżyniera.

(akta kontroli: tom V, str. 105-172)

Główne elementy robót realizowane były w oparciu o projekt budowlany, zatwierdzone projekty wykonawcze oraz technologię i wymogi określone w specyfikacjach technicznych. Z analizy zapisów ujętych miesięcznych Raportach Konsultanta oraz w dzienniku budowy⁶⁵ wynikało, że prace projektowe oraz roboty budowlane prowadzono w standardzie przyjętym w programach zapewnienia jakości. W ramach systemu zapewnienia należytej jakości wykonania robót budowlano-montażowych zapewniono etapową i końcową kontrolę jakości, tj. dokonywano i dokumentowano fakt wykonania i odbioru poszczególnych robót, w tym robót zanikających i ulegających zakryciu, kontrolę jakości materiałów przeznaczonych do wbudowania, wykonywano także badania i pomiary kontrolne dla poszczególnych branż.

Ponadto, wykonawca dostarczył Inżynierowi świadectwa, że wszystkie stosowane urządzenia i sprzęt badawczy posiadają ważną legalizację, zostały prawidłowo wykalibrowane i odpowiadają wymaganiom norm określających procedury badań kontrolnych.

Niezależnie od badań wykonawcy prowadzone były badania sprawdzające wykonywane przez laboratorium GDDKiA Wydział Technologii - Laboratorium Drogowe. Dzienniki laboratoryjne, deklaracje zgodności lub certyfikaty zgodności materiałów, orzeczenia o jakości materiałów, recepty robocze i kontrolne wyniki badań wykonawcy stanowiły załączniki do protokołu odbioru robót⁶⁶.

(akta kontroli: tom V, str. 105-171)

⁶⁰ PZJ podlegał uzupełnieniu i uaktualnieniu w zależności od etapu realizacji i zawierał: (a) procedury zarządzania jakością podczas projektowania, (b) procedury obiegu informacji, (c) procedury zarządzania jakością na placu budowy, w tym w zakresie prac prowadzonych w okresie zimowym, (d) struktury organizacyjne dla wdrożenia procedur zarządzania jakością, (e) instrukcję zarządzania jakością, w tym w zakresie prac prowadzonych w okresie zimowym, (f) procedury wykazujące, że wszyscy podwykonawcy spełniają wymagania zarządzania jakością; (g) harmonogram wykonywania badań sprawdzających uwzględniający wymagania zawarte w szczegółowych specyfikacjach technicznych, wraz ze wskazaniem potencjału sprzętowego laboratorium wykonawcy oraz jego personelu. W trakcie realizacji wykonawca dostosowywał liczbę badań sprawdzających do przyjętych rozwiązań oraz postępu prac i robót.

⁶¹ Odpowiedzialność Konsultanta w tym zakresie szczegółowo określono w § 19 umowy z Konsultantem.

⁶² Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych

⁶³ W rozporządzeniu z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1129).

⁶⁴ Numer specyfikacji ogólnej D-M 00.00.00.

⁶⁵ Kontroli poddano zapisy dzienników budowy branży drogowej od 437+140 do km 411+650 (tom I, II i III).

⁶⁶ Szczegółowo sposób kontroli jakości robót został opisany w WWiORB 00.00.00. Wymagania Ogólne, rozdział 6.

Kontrola jakości materiałów obejmowała całość materiałów przeznaczonych do wbudowania. Zatwierdzenie materiałów i urządzeń odbywało się na podstawie przedłożonych Inżynierowi i zaakceptowanych wniosków wykonawcy pn. „Prośba o Zatwierdzenie”. Zatwierdzanie materiałów na każdy asortyment robót następowało w oparciu o porównanie parametrów przedstawionych w dokumentach do zatwierdzenia z wymaganiami określonymi w STWiORB. Materiały dostarczone na plac budowy posiadały aktualne certyfikaty lub deklaracje właściwości użytkowych materiałów.

Ogółem wykonawca przedłożył 359 wniosków o zaakceptowanie materiałów do wbudowania, Inżynier bez uwag zaakceptował 335 z nich, w tym z uwagami zatwierdził 42 warunkując ostateczną akceptację od pozytywnej opinii inwestora (GDDKiA O. Wrocław), a w 24 przypadkach nie wyraził zgody na wbudowanie materiału ze względu na niezgodność z projektem lub właściwą specyfikacją techniczną.

(akta kontroli: tom V, str. 105-171, 173-223)

Wykonawca prowadził badania techniczne według planu złożonego do Inżyniera Kontraktu i według wymagań STWiORB (oszacowana została liczba badań dla każdego asortymentu robót). Inżynier uczestniczył w 50% wykonanych badań, a laboratorium GDDKiA wykonało 11% badań wymaganych przez STWiORB.

Wykonawca pobrał próbki, wykonał badania i przedłożył Inżynierowi wyniki w następujących obszarach: [1] podłoże, [2] dolne warstwy nasypu, [3] górne warstwy nasypu, [4] warstwa mrozoodporna, [5] podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, [6] jakość gruntów i kruszyw, [7] przydatność kruszywa do warstwy mrozoodpornej, [8] przydatność kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych (mma) oraz [9] przydatność kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31s. Zakres przeprowadzonych badań oraz ich wyniki odpowiadały wymaganiom STWiORB.

(akta kontroli: tom V, str. 173-223)

Z przedstawionej przez Inżyniera oceny jakości wykonanych robót wynikało, że: [1] w badaniach kontrolnych branży drogowej obejmujących pomiary zagęszczenia i nośności podłoża oraz warstw nasypu, badania przydatności gruntów i kruszyw do wbudowania, badania mieszanek mineralno-asfaltowych oraz gotowych warstw nawierzchni, a także ocenę parametrów widzialności oznakowania poziomego; [2] w badaniach kontrolnych branży mostowej obejmujących badania mieszanek betonowych poszczególnych elementów obiektów inżynierskich, badania odporności na zrywanie izolacji powierzchni betonowych metodą pull-off, przydatności kruszyw do zasypek obiektów inżynierskich oraz właściwości mieszanek (mma) asfaltu twardolanego; a także [3] w badaniach branży kanalizacyjnej w zakresie zasypek przewodów podziemnych kanalizacji deszczowej – uzyskano wyniki pozwalające na ocenę, że zasadniczy zakres robót wykonany został zgodnie z warunkami określonymi w PFU, STWiORB oraz w Programach Zapewnienia Jakości. Odstępstwa od wymagań kontraktowych zostały potwierdzone protokołami niezgodności z 16 października 2018 r. i 10 grudnia 2018 r.⁶⁷, gdzie stwierdzono: [1] brak wymaganego spadku płyty dennej obiektu PG8, wykonawca wprowadził działania korygujące oraz [2] brak wymaganej nasiąkliwości betonu jednego ze słupów estakady, wykonawca przeprowadził działania zgodnie z zatwierdzonym programem naprawczym.

(akta kontroli: tom V, str. 105-171)

Ze względu na negatywne wyniki badań parametrów warstw konstrukcji nawierzchni, dla których niemożliwe było wykonanie działań naprawczych z uwagi na ich lokalny

⁶⁷ Protokoły 1/2018 i 2/2018.

charakter, Inżynier wytypował trzy odcinki przeznaczone do szczególnej obserwacji w okresie gwarancyjnym:

- (1) odcinek łącznicy Ł1b – km 0+000 – 0+150 z powodu braku wymaganej szczepności warstwy wiążącej z podbudową;
- (2) odcinek trasy głównej km 0+000 – 0+350 (DK 3j km 8+189 – 8+359) z uwagi na stwierdzone w pojedynczych próbkach: brak szczepności warstwy wiążącej z podbudową (km 0+014L), brak wymaganego zagęszczenia i przekroczona zawartość wolnych przestrzeni w warstwie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego⁶⁸ (km 0+075L – 0+077P) oraz wysoką zawartość wolnych przestrzeni w warstwie ścieralnej rzędu 5,0% – 5,2% (km 0+075L i 0+077P);
- (3) odcinek w rejonie km 4_400 (DK 3j km 4+130) z uwagi na miejscowe przekroczenia wolnych przestrzeni w warstwie wiążącej w zakresie 8,3% – 9,5% oraz zły stan jednej z badanych próbek warstwy wiążącej (kruszenie po odspojeniu).

(akta kontroli: tom V, str. 105-179)

W sprawie wykonania zaleceń Inżyniera, w stosunku do trzech wymienionych wyżej odcinków dróg, wyjaśnienie złożyła była Dyrektor GDDKiA O. Wrocław podając, że Komisja odbiorowa w protokole odbioru częściowego robót z 20 grudnia 2019 r. zakwalifikowała przedmiotowe odcinki jako wadę, określając je jako „Wada trwała”, która nie ma wpływu na bezpieczeństwo eksploatacji, przy wskazaniu, że jednocześnie pozostałe parametry użytkowe są zgodne z określonymi wymaganiami. Komisja zaleciła szczególną obserwację w okresie gwarancyjnym. Z uwagi na brak osiągnięcia wymaganych parametrów zgodnie z wymogami określonymi Kontraktem, wykonawca został zobowiązany do zapewnienia wydłużenia okresu gwarancyjnego dla przedmiotowych odcinków. Wydłużony okres gwarancyjny, przy równoczesnym cyklicznym dokonywaniu oceny stanu nawierzchni w problematycznych obszarach, daje gwarancję, w przypadku powstania odkształceń nawierzchni w ww. lokalizacjach, wykonania napraw gwarancyjnych i przeprowadzenie ich staraniem wykonawcy zgodnie z Gwarancją Należytego Wykonania Umowy⁶⁹ i Gwarancją Jakości.

Przez trwający obecnie okres gwarancyjny przedmiotowe odcinki poddawane były cyklicznej i szczegółowej obserwacji. Przeglądy stanu nawierzchni odbywały się raz w roku w ramach przeglądów gwarancyjnych oraz na bieżąco podczas objazdów dróg. Ponieważ cała nawierzchnia (warstwa ścieralna) objęta jest 5-letnim okresem gwarancji, podczas przeglądów sprawdzany był stan całej nawierzchni, w tym miejsca, o których mowa powyżej. Podczas dotychczasowych przeglądów nie było uwag do stanu nawierzchni w miejscach zakwalifikowanych jako wada. W kolejnych latach, po zakończeniu gwarancji na całą nawierzchnię (warstwę ścieralną), przeglądy gwarancyjne będą kontynuowane w zakresie ograniczonym do miejsc o wydłużonym okresie gwarancji. Sukcesywnie są i będą prowadzone także objazdy drogi.

(akta kontroli: tom V, str. 473-477)

Wykonawca przedłożył pismem⁷⁰ z 3 sierpnia 2020 r. oświadczenie o zobowiązaniu się do przedłużenia GNWU dla części robót objętych kontraktem o kolejne 5 lat.

(akta kontroli: tom V, str. 473-477; tom VI, str. 203-205)

3.5. GDDKiA O. Wrocław (inwestor) w trakcie budowy i po jej zakończeniu nie korzystał z praw zabezpieczających interes inwestora, tj. gwarancji i rękojmi, przewidzianych w umowie i przepisach powszechnie obowiązujących.

⁶⁸ Warstwa AC22P.

⁶⁹ Dalej: „GNWU”.

⁷⁰ Nr 2016.064/165691/2020.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Oddziału w obszarze wykonania obwodnicy oraz nadzoru nad realizacją procesu inwestycyjnego.

Budowa obwodnicy oraz nadzór na realizacją procesu inwestycyjnego były realizowane prawidłowo. Budowę realizowano zgodnie z dokumentacją projektową. Sprawowano właściwy nadzór nad przebiegiem budowy.

OBSZAR

4. Utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych objętych kontrolą

Opis stanu
faktycznego

4.1. W strukturze organizacyjnej GDDKiA O. Wrocław⁷¹ przewidziano funkcjonowanie: (1) komórki do spraw dróg i sieci drogowej, która odpowiedzialna jest m.in. za: [1] utrzymanie i zarządzanie siecią drogową oraz ocenę stanu technicznego, [2] monitoring całodobowy stanu sieci drogowej, [3] prowadzenie ewidencji drogowej, a także (2) komórki do spraw mostów odpowiedzialnej za: [1] utrzymanie i zarządzanie drogowymi obiektami inżynierskimi oraz ocenę ich stanu technicznego, [2] prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich. Za bezpośrednie wykonanie zadań związanych z utrzymaniem Obwodnicy Bolkowa oraz wszelkich działań w obrębie pasa drogowego, opowiadał „Rejon Dróg w Wałbrzychu”, którym kieruje Kierownik Rejonu.

(akta kontroli: tom VI, str. 255)

GDDKiA O. Wrocław, jako zarządca drogi, prowadzi ewidencję obejmującą Obwodnicę Bolkowa, zawierającą dokumenty o których mowa w § 9 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 tunelom⁷². Założono i prowadzono: [1] książkę drogi (założono 22 grudnia 2019 r.)⁷³, [2] dziennik objazdu dróg, [3] mapę techniczno-eksploatacyjną obwodnicy Bolkowa, [4] książki obiektów mostowych, [5] karty obiektów mostowych oraz [6] wykaz obiektów mostowych, przepustów.

Analiza ww. dokumentów ewidencyjnych wykazała, że dokumentację założono i prowadzono w formach⁷⁴ przewidzianych w rozporządzeniu z dnia 16 lutego 2005 r., według wzorów tam określonych⁷⁵ oraz według wymagań określonych w §§ od 10 do 17 ww. rozporządzenia, w szczególności aktualizowania ewidencji dokonywano raz w roku do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający (w przypadku danych ujętych w części dotyczącej parametrów technicznych drogi, wyposażenia technicznego i zagospodarowania drogi zmiany nie zachodziły i aktualne pozostawały wpisy z dnia założenia ewidencji). W książce drogi wskazano osoby upoważnione do dokonywania wpisów.

⁷¹ Według regulaminu organizacyjnego wprowadzonego zarządzeniem nr 05/2019 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 1 marca 2019 r.

⁷² Dz. U. Nr 67, poz. 582, dalej: „rozporządzenie z dnia 16 lutego 2005 r.”.

⁷³ Książka drogi dla Obwodnicy Bolkowa obejmowała węzeł Bolków (S3) - Obwodnica Bolkowa - Jelenia Góra w ciągu drogi Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Lublin - Legnica - Bolków - Jelenia Góra - Jakuszyce - granica państwa.

⁷⁴ Książkę drogi prowadzono w formie elektronicznej, dzienniki objazdów miały formę pisemną, co było zgodne z § 17 rozporządzenia z dnia 16 lutego 2005 r.

⁷⁵ W załącznikach od nr 1 do nr 6.

Analiza zapisów dzienników⁷⁶ objazdu dróg prowadzonych dla obwodnicy Bolkowa za okres od 21 grudnia 2019 r. do 29 stycznia 2024 r. wykazała, że objazdów dokonywano zgodnie z wytycznymi Generalnego Dyrektora GDDKiA⁷⁷, i wskazane tam cele prowadzenia objazdów, tj. sprawdzenie stanu utrzymania i ochrony drogi oraz obiektów z nią związanych, zostały osiągnięte. Objazdów dokonywali pracownicy Rejonu GDDKiA w Wałbrzychu, Obwód Utrzymania Dróg Bolków. Objazdy prowadzone były z częstotliwością co dwa, trzy dni i dokumentowane wpisem do dziennika objazdów, zawierającym datę objazdu, nazwisko i imię kontrolującego, numer ewidencyjny drogi, trasę objazdu, zauważone usterki, zalecenia pokontrolne i termin realizacji oraz datę wykonania zaleceń, co odpowiadało wymaganiom wynikającym ze wspomnianych wyżej wytycznych. Odnotowane w dziennikach zalecenia dotyczyły przede wszystkim napraw oświetlenia, usunięcia zanieczyszczeń, usunięcia martwych zwierząt, poprawy przekrzywionych znaków itp. We wszystkich przypadkach zalecenia zostały wykonane w tym samym dniu lub od dwóch do trzech dni po zgłoszeniu.

(akta kontroli: tom VI, str. 257-270)

4.2. GDDKiA O. Wrocław, stosownie do wymagań wskazanych w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, w latach 2020-2023 przeprowadzał raz do roku⁷⁸ okresowe kontrole obwodnicy Bolkowa, tj. drogi oraz znajdujących się w ciągu tej drogi obiektów inżynierskich. Kontrole przeprowadzone zostały przez osoby posiadające stosowne uprawnienia w tym zakresie.

Wyniki okresowych kontroli wynikających z art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, udokumentowano protokołami kontroli zawierającymi elementy wskazane w art. 62a wyżej wymienionej ustawy, w szczególności wskazano osoby i uprawnienia osób kontrolujących, określenie kontrolowanego obiektu budowlanego umożliwiające jego identyfikację, zakres kontroli⁷⁹, oceny kontrolowanych elementów, wnioski i zalecenia oraz omówienie wykonania zaleceń kontroli lat poprzednich.

Protokoły sporządzono w formie tradycyjnej (na papierze). W przypadku kontroli obiektów inżynierskich sporządzona została dokumentacja fotograficzna obiektu i uszkodzeń według wzorów przyjętych w GDDKiA⁸⁰.

Zalecone w 2020 r. w protokole kontroli drogi naprawy i zabiegi⁸¹ zostały wykonane. W wyniku kontroli drogi prowadzonych w latach 2021 i 2022 nie stwierdzono

⁷⁶ Dwa tomy obejmujące okresy od 21 grudnia 2019 r. do 15 września 2022 r. oraz od 19 września 2022 r. do 29 stycznia 2024 r.

⁷⁷ Zarządzenie nr 11 Generalnego Dyrektora GDDKiA z dnia 23 marca 2020 r. w sprawie dokonywania objazdów dróg krajowych.

⁷⁸ Kontrole drogi przeprowadzono raz w roku, tj. 10 lipca 2020 r., 17 września 2021 r., 12 października 2022 r. oraz 26 lipca 2023 r. Protokoły nr 1/DK3j/2020, 1/DK3j/2021, 1/DK3j/2022, 1/DK3j/2023. Kontrole wszystkich sześciu, posadowionych w ciągu drogi obiektów inżynierskich, przeprowadzono 1 września 2020 r., 25 września 2021 r., 13 września 2022 r. i 20 listopada 2023 r. Protokoły dot. mostów, nr inwentarzowy: [1] 35016784, [2] 35016785, [3] 35016786, [4] 35016787, [5] 35016788, [6] 35016789.

⁷⁹ W przypadku drogi kontrolami objęto odcinek Sady Dolne - Bolków - Jeżów w km 0+000 - 8+387, obejmujący w całości obwodnicę Bolkowa. Kontroli poddano następujące elementy drogi: [1] oznakowanie pionowe, [2] oznakowanie poziome, [3] stan nawierzchni jezdni, [4] stan nawierzchni chodników, [5] stan poboczy, [6] odwodnienie drogi, [7] bezpieczeństwo ruchu drogowego, [8] zadrzewienia, zieleń, [9] instalacje i urządzenia służące ochronie środowiska, [10] inne elementy pasa drogowego. W przypadku obiektów inżynierskich (mostów) kontrola polegała na sprawdzeniu stanu technicznego obiektu i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu, ocenie stanu technicznego poddawano: [1] nasypy i skarpy, [2] dojazdy w obrębie skrzydeł, [3] nawierzchnia jezdni, [4] nawierzchnia chodników i krawężniki, [5] balustrady, bariery ochronne, osłony, [6] belki podporęczowe, gzymsy, [7] urządzenia odwadniające, [8] izolacja pomostu, [9] konstrukcja pomostu, [10] konstrukcja dźwigarów głównych, [11] urządzenia dylatacyjne, [12] przyczółki, [13] koryto rzeki, przestrzeń podmostowa, [14] konstrukcje oporowe, skrzydełka, [15] inne elementy wyposażenia.

⁸⁰ Wzór nr 5a w załączniku do zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r.

⁸¹ Dotyczyło to zaniżonego pobocza w km 2+900L, uszkodzonej bariery ochronnej w km 7+200P, suchych drzew w km 2+600P.

uchybień⁸². W wyniku kontroli przeprowadzonej w 2023 r. stwierdzono lokalne wytarcia oznakowania poziomego w dwóch miejscach w obrębie skrzyżowań w km 3+300 i od km 5+100 do km 5+200. Do stanu pozostałych elementów drogi podlegających kontroli nie wniesiono uwag. Zalecenia zawarte w protokole kontroli z 26 lipca 2023 r. zostały wykonane.

(akta kontroli: tom VI, str. 271-285)

Roczne kontrole stanu technicznego leżących w ciągu drogi obiektów inżynierskich wykazały, że obiekty te znajdowały się w dobrym stanie technicznym. W kolejnych protokołach kontroli nie formułowano zaleceń skutkujących potrzebą wykonania prac naprawczych, nie zdefiniowano zaleceń administracyjnych ani pokontrolnych poza pracami porządkowymi. W przypadku stwierdzenia konieczności wykonania prac porządkowych kierownik Rejonu Dróg przedkładał stosowny wniosek. Prace zostały wykonane.

(akta kontroli: tom VI, str. 287)

4.3. Od grudnia 2019 r. do kwietnia 2024 r., tj. w okresie od oddania obwodnicy do użytkowania do zakończenia czynności kontrolnych⁸³, w Oddziale nie dokonywano jej remontów lub napraw.

(akta kontroli: tom V, str. 481-489)

Z przeprowadzonej w 2023 r. oceny drogi, według wytycznych GDDKiA z maja 2019 r. pn. „Diagnostyka Stanu Nawierzchni i Wybranych Elementów Korpusu Drogi”, przeprowadzonej dla odcinka od km 0,756 do km 8,387, wynikało, że stan ogólny i stan użytkowy całości odcinka został oceniony jako „pożądany” i nie były zalecane ani konieczne jakiegokolwiek zabiegi.

Odcinek charakteryzował się dobrym stanem nawierzchni. Parametry trwałości, spękań, koleinowania, siły tarcia oceniono jako pożądane, a drogę sklasyfikowano na najwyższym poziomie, tj. w „klasie stanu A”. Przeprowadzone oględziny potwierdziły dobry stan przedmiotowego odcinka drogi⁸⁴.

(akta kontroli: tom VI, str. 291)

Zadania z zakresu bieżącego utrzymania obwodnicy Bolkowa realizowane były przez Oddział w trybie zlecenia podmiotom zewnętrznym, w ramach umów kompleksowych dotyczących całej sieci dróg będących w zarządzie Rejonu Wałbrzych. Umowy obejmowały: [1] bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich⁸⁵; [2] prace związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego⁸⁶; [3] naprawy nawierzchni bitumicznych⁸⁷; [4] naprawy nawierzchni betonowych⁸⁸; [5] prace utrzymaniowe⁸⁹; [6] prace elektroenergetyczne⁹⁰; oraz [7] zimowe utrzymanie dróg⁹¹.

(akta kontroli: tom VI, str. 289)

Stosownie do postanowień umowy z wykonawcą, GDDKiA O. Wrocław organizował i przeprowadzał wraz z przedstawicielami gwaranta (wykonawcy) raz do roku przeglądy gwarancyjne, o których mowa w części umowy pn. „Gwarancja Jakości”,

⁸² Stwierdzono nadpaloną nawierzchnię drogi w km 2+380P. Była Dyrektor GDDKiA O. Wrocław wyjaśniła, że stan nawierzchni w tym miejscu jest, zgodnie z zaleceniami protokołu kontroli monitorowany i nie ma potrzeby podejmowania innych działań.

⁸³ Do 27 maja 2024 r. tj. do dnia zakończenia czynności kontrolnych w GDDKiA O. Wrocław.

⁸⁴ W toku oględzin stwierdzono uszkodzenie nawierzchni obejmujące ½ pasa prawego w kierunku Jeleniej Góry, między słupkami hektometrowymi w km 2,3 i 2,4. Kierownik Rejonu Dróg w Wałbrzychu w toku oględzin wyjaśnił, że uszkodzenie powstało w wyniku pożaru auta w tym miejscu i wpływ uszkodzenia na parametry użytkowe, w tym komfort użytkowania drogi, jest marginalny.

⁸⁵ Umowa nr O.WR.D-3.2412.49-6.2020 z 27 lipca 2020 r., obejmująca lata 2020-2023.

⁸⁶ Umowa nr O.WR.D-3.2412.52-3.2020 z 5 sierpnia 2020 r.

⁸⁷ Umowa nr O.WR.D-3.2412.52-1.2020 z 4 sierpnia 2020 r.

⁸⁸ Umowa nr O.WR.D-3.2412.52-2.2020 z 4 sierpnia 2020 r.

⁸⁹ Umowa nr O.WR.D-3.2412.52-4.2020 z 7 sierpnia 2020 r.

⁹⁰ Umowa nr O.WR.D-3.2412.52-5.2020 z 4 sierpnia 2020 r.

⁹¹ Umowa nr O.WR.D-3.2413.26-2.2021 z 30 listopada 2021 r.

część ogólna pkt 4. W latach 2020-2023, Komisja Przeglądu Gwarancyjnego, powoływana corocznie zarządzeniem Dyrektora GDDKiA O. Wrocław, składająca się z przedstawicieli GDDKiA O. Wrocław, nadzoru inwestorskiego oraz wykonawcy, dokonała czterech przeglądów gwarancyjnych, co odpowiadało warunkom umowy. Ocenie poddawano stan zrealizowanych robót w podziale na asortymenty w grupach tematycznych: [1] branża drogowa, odwodnieniowa, elektryczna, melioracyjna, mostowa, kanalizacyjna, teletechniczna, zieleń; [2] branża mostowa; oraz [3] branża ochrona środowiska. Uwagi do wykonanych prac miały charakter utrzymaniowo-porządkowy, uwagi zawarto w załącznikach (protokołach branżowych przeglądów gwarancyjnych). Zalecenia zawarte w protokołach zostały wykonane.

(akta kontroli: tom VI, str. 293-309)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Oddziału w obszarze utrzymania obwodnicy Bolkowa we właściwym stanie technicznym.

Prawidłowo utrzymywano stan techniczny obiektów budowlanych objętych kontrolą. Wykonywano przeglądy wynikające z ustawy Prawo budowlane oraz pozostałych przepisów i regulacji wewnętrznych. Zapewniono należyte utrzymanie stanu technicznego obiektów budowlanych. Prawidłowo i rzetelnie prowadzono dokumentację kontroli okresowych, książki dróg, dzienniki objazdów dróg, itp.

OBSZAR

5. Wydatkowanie i rozliczanie środków publicznych na inwestycję

Opis stanu
faktycznego

5.1. Szacunkowy łączny koszt realizacji Inwestycji (na poziomie cen z 2015 r.), ujęty w aneksie do PI i uzgodniony z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa 2 lutego 2016 r., wynosił 94 884 979,36 zł wraz z podatkiem VAT⁹².

Wymieniona kwota obejmowała: [1] wydatki już poniesione w ramach prac przygotowawczych do roku 2016⁹³ w kwocie 7 312 638,58 zł, [2] koszt robót drogowo-mostowych w kwocie 78 678 414,35 zł, [3] koszt nadzoru w kwocie 7 828 138,20 zł, oraz [3] pozostałe koszty w kwocie 1 065 788,23 zł.

W PI wskazano następujące źródła finansowania zadania:

- do roku 2015 łącznie poniesione wydatki w kwocie 6 957 964,36 zł sfinansowano środkami z KFD w kwocie 1 225 492,86 zł oraz ze środków budżetu państwa kwotą 5 732 471,50 zł;
- od roku 2016 do roku 2021 zaplanowano poniesienie wydatków w kwocie 87 927 015,00 zł i sfinansowanie ich ze środków KFD w kwocie 87 822 190,78 zł i ze środków budżetu państwa w kwocie 104 824,22 zł⁹⁴.

(akta kontroli: tom I, str. 41-114)

Realizacja inwestycji została dofinansowana ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w ramach działania 4.2 - Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego, oś priorytetowa IV; Infrastruktura drogowa dla miast. Umowę o dofinansowanie zawarto 26 marca 2019 r. W § 5 umowy wskazano, że planowany całkowity koszt realizacji Projektu (inwestycji) wynosi 94 884 979,36 zł, przy czym maksymalna kwota wydatków

⁹² W części wystąpienia pokontrolnego dot. obszaru nr 5 co do zasady zaprezentowano wielkości brutto, tj. wraz z 23% podatkiem VAT. W innych przypadkach zaznaczono, że jest inaczej.

⁹³ Tj. do dnia zawarcia umowy o zaprojektowanie i wykonanie zadania pn. „Budowa obwodnicy Bolkowa ...”.

⁹⁴ Dotyczy finansowania wyłącznie w roku 2021.

kwalifikowanych wynosi 78 446 620,19 zł. Wysokość dofinansowania wynosiła 100% wydatków kwalifikowanych poniesionych na realizację Inwestycji⁹⁵.

(akta kontroli: tom IV, str. 19-89)

Według stanu na dzień ostatecznego rozliczenia Inwestycji, tj. na 20 stycznia 2022 r., koszt inwestycji⁹⁶, wyniósł 86 140 593,33 zł i był niższy od wielkości planowanych w czasie rozpoczęcia inwestycji o 8 744 386,03 zł, tj. o 9,2%, przy zachowaniu planowanych efektów rzeczowych Inwestycji.

Wydatki sfinansowano środkami z KFD w kwocie 80 381 940,40 zł, z tego 65 134 198,32 zł wydatkowano w ramach prefinansowania UE ERDF⁹⁷ przyszłej umowy POiŚ, o 1 800 518,10 zł więcej niż planowano to pierwotnie. Wkład krajowy stanowiły środki z KFD w kwocie 15 247 792,16 zł, o 10 562 535,48 zł niższe niż planowano oraz środki budżetu państwa w wysokości 5 758 602,85 zł.

(akta kontroli: tom IV, str. 19-124)

Wielkości przedstawione w ostatecznym rozliczeniu Inwestycji z 24 stycznia 2022 r. były zgodne z zapisami ewidencji księgowej GDDKiA O. Wrocław z lat 2007-2020. Analiza, związanych z realizacją Inwestycji, zapisów ksiąg rachunkowych z lat 2016-2020 oraz dowodów księgowych wystawionych w ramach realizacji umowy z 14 grudnia 2016 r. o realizację zadania pn. „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5”⁹⁸ wykazała, że zapisy ewidencji były kompletne i zgodne z wystawionymi przez wykonawcę fakturami.

(akta kontroli: tom VI, str. 311, 315)

W Umowie z wykonawcą (§ 4) przyjęto, że łączna „zaakceptowana kwota kontraktowa” zgodnie z ofertą wykonawcy wynosi 59 716 435,96 zł (bez podatku VAT) oraz podatek VAT (23%) 13 734 780,27 zł, tj. razem 73 451 216,23 zł. W § 4 ust. 3 aktu umowy zapisano, że „maksymalna wartość zobowiązania” wynosi 107% kwoty brutto, tj. 78 592 801,37 zł. Zgodnie z zapisem § 4 ust. 3 aktu umowy, w przypadku gdyby cena kontraktowa miała przekroczyć kwotę maksymalnej wartości zobowiązania strony umowy mogą dokonać zmiany tej kwoty w drodze aneksu do umowy.

(akta kontroli: tom II, str. 97-98)

5.2. Zasady rozliczeń finansowych określono w § 4 umowy z 14 grudnia 2016 r., oraz subklauzulach od 14.2 do 14.15 m.in. pn.: [1] „Cena kontraktowa i płatność”; [2] „Występowanie o Przejściowe Świadczenie Płatności”; [3] „Plan płatności”; [4] „Wystawianie Przejściowych Świadczeń Płatności”⁹⁹; i [5] „Płatność”.

Analiza zapisów ewidencji księgowej z lat 2016-2020 w konfrontacji z dowodami źródłowymi wystawionymi w ramach realizacji umowy z wykonawcą wykazała, że wykonawca wystawił 30 faktur na kwotę ogółem 52 131 572,30 zł (netto).

We wszystkich przypadkach dowody księgowe (faktury) zawierały niezbędne, wymienione w art. 21 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości¹⁰⁰, elementy i zostały prawidłowo (co do okresu, kwoty oraz oznaczenia kont) ujęte w ewidencji księgowej.

(akta kontroli: tom VI, str. 313)

Zgodnie z umową, dokumentacja rozliczeniowa, we wszystkich 30 przypadkach, zawierała:

⁹⁵ W tym 15% tytułem środków krajowych oraz 85% tytułem płatności.

⁹⁶ Według rozliczenia ostatecznego, przekazanego 24 stycznia 2022 r. do Dyrektora Departamentu Budżetu i Projektów UE GDDKiA, pismo nr O/WR.F-3.4170.5.1.2022.AWN.

⁹⁷ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego EFRR (European Regional Development Fund – ERDF).

⁹⁸ Umowa nr O.WR.D-3.2410.188.2015.

⁹⁹ Dalej: „PSP”.

¹⁰⁰ Dz. U. z 2023 r. poz. 120, ze zm.

- (1) informację o wydatkach na roboty nie spełniające warunków kwalifikowalności w ramach POiŚ;
- (2) załącznik zawierający opis do faktury (w tym potwierdzenie dokonania kontroli formalnej, merytorycznej i rachunkowej faktury wraz potwierdzeniem, przez głównego księgowego GDDKiA O. Wrocław, zgodności wydatku z planem rzeczowo-finansowym Oddziału, kwalifikację ujęcia w księgach rachunkowych; w każdym przypadku wydatek został zatwierdzony do wypłaty przez uprawnioną osobę, tj. przez Dyrektora Oddziału (kierownik jednostki);
- (3) PŚP zatwierdzone przez Inżyniera;
- (4) załącznik do PŚP zawierający szczegółowe rozliczenie kwot ujętych w PŚP;
- (5) załącznik - informacja, że wydatki rozliczane w ramach faktury dotyczą decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr 17/11 z 3 sierpnia 2011 r. (przedmiotowa Inwestycja) spełniającej wymogi oceny oddziaływania na środowisko;
- (6) potwierdzenie zapłaty.

Analiza 10 kompletów dokumentacji rozliczeniowej wykazała, że stosowano się do zasad rozliczeń ujętych w umowie z wykonawcą. W szczególności, wykonawca wystawiał faktury w terminie do 7 dni od daty otrzymania PŚP. Wielkości ujęte w fakturach odpowiadały potwierdzonym przez Inżyniera rozliczeniom ujętym w PŚP. Dokumenty, które były podstawą wystawienia faktury, spełniały wymogi formalne, były wolne od błędów rachunkowych. Wysokość wypłacanego wynagrodzenia była określona rzetelnie, potwierdzona przez Inżyniera.

(akta kontroli: tom VI, str. 313)

Koszt nadzoru inwestorskiego realizowany przez Konsultanta wyniósł 4 505 590,86 zł¹⁰¹. Konsultant wystawił 57 faktur, a kontroli poddano 14 z nich na kwotę ogółem 1 445 255,65 zł. Przeanalizowane wydatki nie budziły zastrzeżeń w zakresie ich zgodności z celami Inwestycji oraz warunkami umowy zawartej z Konsultantem. Dokumenty księgowe potwierdzające poniesienie kontrolowanych wydatków były kompletne oraz zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym przez upoważnione osoby. Analiza przedmiotowej dokumentacji wykazała, że Kierownik Projektu dokonywała odbioru Raportów protokolarnie, Raporty zostały zaakceptowane i odebrane, a Kierownik Projektu nie wносила uwag do efektów pracy Konsultanta.

Wykazane w dokumentach źródłowych wielkości zostały prawidłowo i rzetelnie ujęte w księgach rachunkowych Oddziału.

(akta kontroli: tom V, str. 227-463)

5.3. Analiza zapisów księgowych dotyczących realizacji umowy z wykonawcą oraz umowy z Konsultantem w powiązaniu z dokumentacją źródłową, potwierdzenie zapłaty, wykazały, że na żadnym etapie realizacji obu umów nie wystąpiły opóźnienia w regulowaniu płatności. Wszystkie faktury wystawione przez wykonawcę i Konsultanta były opłacone w terminie wynikającym z umów.

(akta kontroli: tom VI, str. 321)

W okresie realizacji Inwestycji naliczono wykonawcy kary umowne w kwocie 5 175 000,00 zł obejmujące: [1] kara w wysokości 4 950 000,00 zł za nieprzedłożenie w terminie poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii zawartych umów o podwykonawstwo¹⁰²; oraz [2] kary, ogółem pięć, za nieterminową zapłatę

¹⁰¹ Kwota wraz z podatkiem VAT, netto - 3 663 082,00 zł.

¹⁰² Naliczona w oparciu o subklauzulę 8.7 (Kary umowne, pkt I, lit. f), nota księgowa z 22 kwietnia 2021 r., nr 4152100054.

wynagrodzenia należnego podwykonawcy w wysokości ogółem 225 000,00 zł¹⁰³. Kary za nieterminowe płatności na rzecz podwykonawców zostały uregulowane poprzez potrącenia z faktur lub wpłatę należności. W przypadku kary wymienionej w pkt [1] doszło do zawarcia, zgodnie z rekomendacją Departamentu Prawnego i Zamówień Publicznych GDDKiA¹⁰⁴, ugody sądowej, w wyniku której wykonawca uznał i zobowiązał się do zapłaty 75,0 tys. zł, a kwota została opłacona. Według stanu na 13 czerwca 2023 r. nie występowały roszczenia z tytułu realizacji ww. umów.

(akta kontroli: tom V, str. 493)

5.4. W latach 2013-2024 (I połowa) zagadnienia związane z przygotowaniem i realizacją Inwestycji były przedmiotem następujących kontroli:

- a) w 2016 r. – kontrola uprzednia Urzędu Zamówień Publicznych postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Zaprojektowanie i budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5”;
- b) w 2019 r. – kontrola Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁰⁵ *ex-post* postępowania na „Pełnienie nadzoru nad projektowaniem i realizacją robót oraz zarządzanie Kontraktem”;
- c) w 2019 r. – kontrola Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu, obiektu budowlanego w trakcie budowy - 10 kwietnia 2019 r. Zakresem kontroli objęto: budowę obwodnicy miasta Bolkowa na kierunku Wrocław - Bolków - Jelenia Góra w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5, od km 437 + 140 drogi krajowej nr 3 do km 411 + 650 drogi krajowej nr 5, długości 5,5 km w zakresie drogi, z wyłączeniem obiektów inżynierskich.

W wyniku powyższych kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości, nie formułowano zaleceń ani wniosków pokontrolnych.

W 2021 r. przeprowadzona została kontrola planowa na zakończenie realizacji projektu CUPT¹⁰⁶, w wyniku której powstała informacja pokontrolna podpisana 26 stycznia 2022 r. Celem kontroli było potwierdzenie realizacji Inwestycji (Projektu) zgodnie z umową o dofinansowaniu, potwierdzenie prawdziwości i prawidłowości poniesionych wydatków oraz zweryfikowanie treści wniosków beneficjenta o płatność w części dotyczącej przebiegu realizacji Projektu, a także potwierdzenie informacji tam zawartych ze stanem faktycznym.

Zespół kontrolny CUPT potwierdził prawidłową realizację zakresu rzeczowo-finansowego Projektu oraz osiągnięcie wartości docelowych wskaźników produktu określonych w zał. nr 8 do umowy o dofinansowanie¹⁰⁷.

W wyniku tej kontroli sformułowano zalecenia, które zostały zrealizowane przez GDDKiA O. Wrocław:

- (1) przekazano do CUPT dokumenty potwierdzające dokonanie rozliczenia nakładów inwestycyjnych na środki trwałe i wprowadzenia uzyskanych efektów do ewidencji majątku trwałego;
- (2) przekazano do CUPT aktualizację „Instrukcji sporządzania, kontroli i obiegu dokumentów finansowo-księgowych” w formie zarządzenia nr 3 /2022 z 14 stycznia 2022 r. Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu zmieniające zarządzenie nr 20 z 20 sierpnia 2021 r. w sprawie wprowadzenia Instrukcji sporządzania, kontroli i obiegu

¹⁰³ Zgodnie z subklauzulą 4.4. (Podwykonawcy), naliczona w oparciu o subklauzulę 8.7 (i) (Kary umowne) - noty księgowe: [1] z 27 kwietnia 2020 r., nr 4152000045, [2] z 29 kwietnia 2020 r., nr 4152000046, [3] z 9 czerwca 2020 r., nr 4152000078, [4] z 9 czerwca 2020 r., nr 4152000079, [5] z 14 lipca 2020 r., nr 4152000095.

¹⁰⁴ Pismo z 22 marca 2023 r., DPZ.DPZ 6.026.15.2023 AJ.

¹⁰⁵ Dalej: „CUPT”.

¹⁰⁶ Kontrola *ex post* na zakończenie realizacji projektu nr POIS.04.02.00-00-0050/18 pn. „Budowa obwodnicy Bolkowa w ciągu DK 3/5”.

¹⁰⁷ POIS.04.02.00-00-0050/18-00.

dokumentów finansowo-księgowych w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad we Wrocławiu;

- (3) opracowano korektę wniosku o płatność końcową w zakresie ujęcia tzw. przychodów incydentalnych w Projekcie w wysokości 10,4 tys. zł i wykazano właściwe kwoty.

(akta kontroli: tom V, str. 481-488)

5.5. W okresie objętym kontrolą NIK, Biuro Kontroli i Audytu GDDKiA nie realizowało kontroli wewnętrznych oraz audytów wewnętrznych dotyczących realizacji zadania pn. Budowa Obwodnicy Bolkowa.

(akta kontroli: tom V, str. 488)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Oddziału w obszarze wydatkowania i rozliczania środków publicznych na inwestycję pn. Obwodnica Bolkowa. Środki na finansowanie budowy pozyskano poprawnie i w wystarczającej wysokości, zabezpieczono płynność finansowania Inwestycji oraz rzetelnie rozliczono wydatkowane środki.

IV. Uwagi i wnioski

Uwagi i wnioski

Mając na względzie ustalenia kontroli, w tym dotyczące zakończenia i rozliczenia skontrolowanej Inwestycji, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag oraz wniosków.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

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, 28 czerwca 2024 r.

Kontrolerzy

Andrzej Zygmunt
Doradca techniczny
/ - /

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński
/ - /

.....
podpis

Ryszard Puchała
Główny specjalista kontroli państwowej
/ - /

.....
podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor
Delegatury NIK we Wrocławiu
Marcin Kaliński

/ - /
podpis