



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.410.010.01.2022

**Pan
Stanisław Sokół
Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych
w Łukowie**

ul. Łapiguz 112
21-400 Łuków

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr P/22/024 *Utrzymanie i ochrona obiektów inżynierskich w ciągu dróg samorządowych*

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11

llu@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie, ul. Łapiguz 112, 21-400 Łuków (dalej: ZDP).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Stanisław Sokół, Dyrektor ZDP od 1 stycznia 2001 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich i sporządzanie informacji ich dotyczących.2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na budowę, przebudowę, remonty oraz utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich.3. Przeprowadzanie okresowych kontroli obiektów inżynierskich.4. Utrzymanie w należytym stanie technicznym i ochrona obiektów inżynierskich.
Okres objęty kontrolą	Lata 2020-2022 (do 21 lipca) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, mających znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Katarzyna Durakiewicz, doradca techniczny, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/67/2022 z 28 kwietnia 2022 r. i nr LLU/99/2022 z 18 lipca 2022 r. (akta kontroli tom I str. 1-2, 421)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

ZDP w Łukowie nie zapewnił utrzymania³ i ochrony⁴ wszystkich drogowych obiektów inżynierskich⁵ usytuowanych w ciągu zarządzanych dróg powiatowych w stanie zapewniającym ich bezpieczne użytkowanie. Stwierdzono, że 10 obiektów inżynierskich objętych oględzinami w ramach kontroli NIK (osiem mostów i dwa przepusty), przeprowadzonymi z udziałem specjalisty posiadającego uprawnienia budowlane w specjalności mostowej, miało uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego. Podejmowane przez ZDP działania, mające na celu utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich w należytym stanie technicznym, nie zapewniły w pełni realizacji potrzeb wynikających z ich stanu technicznego. Wynikało to głównie z ograniczonych środków finansowych, jakimi dysponował ZDP na te cele.

W ZDP rzetelnie prowadzono wykaz mostów, książki obiektu mostowego i wykaz przepustów, a także terminowo przekazywano do Generalnej Dyrekcji Dróg

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Utrzymanie drogi/drogowych obiektów inżynierskich – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu.

⁴ Ochrona drogi/drogowych obiektów inżynierskich – działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu.

⁵ Drogowy obiekt inżynierski – obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcja oporowa.

Krajowych i Autostrad⁶ informacje o sieci dróg powiatowych, w tym o stanie obiektów mostowych.

Ewidencja księgową ZDP zawierała nierzetelne dane w zakresie liczby i wartości obiektów mostowych. W ewidencji tej nie ujęto 13, spośród 24 takich obiektów istniejących na drogach zarządzanych przez ZDP. Nierzetelnie przeprowadzono także inwentaryzację obiektów mostowych.

W okresie objętym kontrolą ZDP poddawał ocenie stan obiektów mostowych w ramach okresowych kontroli ich stanu technicznego, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁷. Przeprowadzone okresowe kontrole roczne stanu technicznego tych obiektów rzetelnie dokumentowano w protokołach. Wyniki kontroli stanu technicznego przepustów (w tym o świetle otworu co najmniej 150 cm), które według Dyrektora ZDP zostały przeprowadzone w ramach kontroli stanu dróg, nie zostały natomiast udokumentowane. Dokumentacja ZDP z kontroli okresowych dróg nie zawierała informacji na temat przepustów, co stanowiło naruszenie dyspozycji art. 62a ust. 2 pkt 4 i pkt 6 Prawa budowlanego.

Naruszone zostały ponadto przepisy regulujące uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, tj. art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego oraz art. 6 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa⁸. Pracownik ZDP, który w protokołach okresowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów, przeprowadzonych w 2021 r. i w 2022 r., wymieniony został jako osoba wykonująca te kontrole, posiadał wprawdzie odpowiednie uprawnienia budowlane wymagane do oceniania i badania stanu technicznego typowych przepustów i mostów o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych, nie posiadał jednak aktualnego zaświadczenia, że jest członkiem izby samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

Stwierdzono także nieprawidłowości, które polegały na:

- nierzetelnym wywiązaniu się z obowiązków związanych z opracowaniem i aktualizowaniem mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg powiatowych,
- nieustaleniu numerów ewidencyjnych dla przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm, co było wymagane zgodnie z § 7 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 tunelom⁹.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Ewidencjonowanie drogowych obiektów inżynierskich

Opis stanu faktycznego

1.1. W okresie objętym kontrolą w ciągu dróg publicznych powiatu łukowskiego znajdowały się 24 obiekty mostowe (w tym jeden wiadukt nad torami kolejowymi), 30 przepustów o świetle otworu większym niż 150 cm oraz 455 przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm.

⁶ Dalej: GDDKiA.

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm. Dalej: Prawo budowlane.

⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 1117. Dalej: ustawa o samorządach zawodowych architektów oraz inż. budownictwa.

⁹ Dz. U. Nr 67, poz. 582. Dalej: rozporządzenie MI w sprawie ewidencji.

¹⁰ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa jest sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

W ZDP prowadzono ewidencję dla posiadanych drogowych obiektów inżynierskich (obiektów mostowych i przepustów), a jej zakres odpowiadał wymogom określonym w § 9 ust. 1 pkt 3, pkt 4 i pkt 6 rozporządzenia MI w sprawie ewidencji. Ewidencja obejmowała wykaz obiektów mostowych i przepustów, książki obiektów mostowych oraz mapę techniczno-eksploatacyjną.

W ZDP prowadzono wykaz obiektów mostowych oraz wykaz przepustów według wzorów określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia MI w sprawie ewidencji. Przeprowadzone oględziny dwóch odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 20,8 km wykazały, że liczba ujętych w ewidencji przepustów dla tych odcinków (17) oraz ich rodzaj był zgodny z ewidencją ZDP.

W ZDP dla mostów i wiaduktu prowadzono książki obiektów mostowych, a przepusty były ujęte w książkach drogi jako obiekty inżynierskie. Dla obiektów mostowych na terenie powiatu łukowskiego nie było wymogu prowadzenia kart obiektu mostowego¹¹.

Analiza 24 książek obiektów mostowych wykazała, że ujęto w nich m.in. dane dotyczące parametrów identyfikujących i technicznych, a także informacje dotyczące ocen stanu technicznego ustalone podczas kontroli podstawowych rocznych oraz rozszerzonych (piecioletnich).

(akta kontroli tom I str. 28-36, 78-97, tom II str. 286)

Mapa techniczno-eksploatacyjna drogi została założona w 2005 r. i była przekazywana co roku do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie¹² w celu aktualizacji. W jej skład wchodziło 10 map, w tym osiem w skali 1:50 000 oraz dwie w skali 1:25 000. Według Kierownika Działu Dróg i Mostów, dotychczasowa skala map była odpowiednia dla potrzeb nanoszenia znaków umownych dotyczących dróg i obiektów inżynierskich.

(akta kontroli tom I str. 98-101)

1.2. Obiekty mostowe posiadały jednolite numery inwentarzowe (JNI), a dla przepustów o świetle otworu większym niż 150 cm ustalono numery ewidencyjne zgodnie z § 6 ust. 1 oraz § 7 rozporządzenia MI w sprawie ewidencji.

(akta kontroli tom I str. 28-36)

1.3. ZDP złożył do GDDKiA informacje o sieci dróg powiatowych, zgodnie z § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach¹³. Informacje zostały przekazane w wymaganych terminach, na wzorach formularzy określonych w załączniku do tego rozporządzenia. W formularzach wykazano 24 obiekty mostowe (w granicach i poza granicami administracyjnymi miast).

(akta kontroli tom I str. 4-27)

1.4. Do zadań Działu Dróg i Mostów¹⁴ należało m.in.: opieka i troska o stan sprawności komunikacyjnej dróg, mostów i przepustów, wykonywanie przeglądów i ocena stanu technicznego tych obiektów, prowadzenie ewidencji dróg i mostów oraz podejmowanie działań w celu zgodności ewidencji ze stanem istniejącym w terenie. W DDiM powyższe zadania realizowało dwóch pracowników (kierownik oraz pracownik posiadający uprawnienia do oceniania i badania stanu technicznego przepustów i mostów o powszechnie znanych rozwiązaniach

¹¹ Kartę obiektu mostowego sporządza się i prowadzi dla mostów, wiaduktów i estakad, gdy rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł jest większa niż 20 m lub całkowita długość obiektu jest równa 50 m lub większa, co nie miało miejsca w przypadkach obiektów mostowych zarządzanych przez ZDP.

¹² Dalej: ZDW.

¹³ Dz. U. Nr 67, poz. 583.

¹⁴ Dalej: DDiM.

konstrukcyjnych). Wykonywaniem zadań w zakresie bieżącego utrzymania obiektów inżynierskich oraz bieżącą kontrolą zajmowały się dwa obwody drogowo-mostowe (łącznie cztery osoby) oraz kierownik służby interwencyjnej.

W ZDP nie opracowano szczegółowych procedur związanych z prowadzeniem kontroli stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich, a także dotyczących prowadzenia i aktualizowania dokumentacji ewidencyjnej oraz ustalania rzeczowych i finansowych potrzeb remontowych.

(akta kontroli tom I str. 108-121, 196, 383)

1.5. W ewidencji księgowej ujęto jako odrębne środki trwałe 11 mostów spośród 24 obiektów mostowych zarządzanych przez ZDP. Wartość mostów ujętych w ewidencji księgowej, według stanu na 30 czerwca 2022 r., wyniosła 5796,6 tys. zł. Do ewidencji księgowej wpisano także jako odrębne środki trwałe cztery przepusty o łącznej wartości 27,7 tys. zł. W ewidencji środków trwałych nie uwzględniono 13 obiektów mostowych.

ZDP nie posiadał informacji, czy pozostałe obiekty mostowe i przepusty zostały ujęte w wartości drogi.

(akta kontroli tom I str. 28-32, 136-158)

W 2020 r. oraz w 2021 r. przeprowadzono inwentaryzację środków trwałych z grupy II (obiekty inżynierskie) drogą spisu z natury. W arkuszach spisu z natury ujęto obiekty, które zostały ujawnione w księgowej ewidencji środków trwałych.

(akta kontroli tom I str. 172-184)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności ZDP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nierzetelnie realizowano obowiązki związane z opracowaniem i aktualizowaniem mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg powiatowych, tj.:

- założona w 2005 r. mapa częściowo (poza mapami Łukowa i Stoczek Łukowski) została sporządzona w niewłaściwej skali (1:50 000), podczas gdy zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia MI w sprawie ewidencji powinna zostać ona opracowana w skali 1:25 000 lub większej,
- na mapie nie ujęto ograniczenia nośności wiaduktu do 15 ton, które zostało wprowadzone w 2008 r.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w trakcie zakładania mapy nie można było zakupić map w skali 1:25 000 dla całego powiatu, ponieważ jednostki geodezyjne ich nie posiadały. ZDW (corocznie aktualizujący mapę dróg powiatu łukowskiego) nie zgłaszał uwag w zakresie jej wykonania. Ograniczenie nośności do 15 ton nie zostało uwzględnione, ponieważ zakładano, że wiadukt zostanie niezwłocznie wyremontowany.

(akta kontroli tom I str. 98-103)

2. W ZDP nie ustalono numerów ewidencyjnych dla przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm, co było niezgodne z § 7 ust. 1 rozporządzenia MI w sprawie ewidencji.

Dyrektor wyjaśnił, że ZDP weryfikuje przepusty o świetle otworu mniejszym niż 150 cm, numery są sukcesywnie nadawane.

(akta kontroli tom I str. 33-44, 423-424)

3. W ewidencji księgowej nie ujęto 13 spośród 24 obiektów mostowych zarządzanych przez ZDP (54,2%), nie ustalono ich wartości początkowej oraz wartości umorzenia. Naruszało to wymogi rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych, o których mowa w art. 24 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 29 września

1994 r. o rachunkowości¹⁵. Zgodnie z art. 24 ust. 2 ww. ustawy, księgi rachunkowe uznaje się za rzetelne, jeśli dokonane w nich zapisy odzwierciedlają stan rzeczywisty.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w dokumentacji księgowej ujęto obiekty inżynierskie przekazane dokumentem PT oraz obiekty, które były przebudowane w latach 2014-2019. Jednostka zarządza drogami przekazanymi uchwałą Rady Powiatu z 2002 r., a w uchwale brak jest informacji o wartości mostów, wiaduktu i przepustów. Dodatkowo Dyrektor ZDP wskazał, że nie dokonano weryfikacji ksiąg pod kątem kompletności zarządzanych obiektów, ponieważ wyodrębnienie składników majątkowych (mostów i przepustów) wymagałoby wyceny ich wartości przez rzeczoznawcę, a to przy takiej liczbie obiektów (24 mosty i 585 przepustów) byłoby kosztowne. Zarząd koncentruje się na realizacji podstawowych zadań statutowych – utrzymanie, budowa, przebudowa, remont i ochrona dróg i drogowych obiektów inżynierskich.

(akta kontroli tom I str. 136-156)

4. Nierzetelne przeprowadzono inwentaryzację środków trwałych (obiektów mostowych) metodą spisu z natury według stanu na koniec 2020 r. i 2021 r. Pomimo posiadania przez ZDP w zarządzie 24 obiektów mostowych i ujęciu w ewidencji środków trwałych jedynie 11 takich obiektów, przeprowadzone inwentaryzacje metodą spisu z natury nie ujawniły żadnych różnic pomiędzy ewidencją księgową a stanem rzeczywistym.

Przeprowadzenie inwentaryzacji w drodze spisu z natury powierzono komisji inwentaryzacyjnej w składzie dwuosobowym (pracownicy ZDP). Członkowie komisji wyjaśnili, że dokonując spisu z natury udali się na miejsce, gdzie znajdował się spisowany obiekt i sprawdzili stan ilościowy. Zespół spisowy dysponował wykazem obiektów znajdującym się w ciągu dróg powiatowych otrzymanym z DDiM oraz wykazem ewidencyjnym otrzymanym z księgowości.

Stosownie do art. 4 ust. 5 zdanie pierwsze ustawy o rachunkowości, kierownik jednostki, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej, ponosi odpowiedzialność za wykonywanie obowiązków w zakresie rachunkowości określonych ustawą, w tym z tytułu nadzoru, również w przypadku, gdy określone obowiązki w zakresie rachunkowości – z wyłączeniem odpowiedzialności za przeprowadzenie inwentaryzacji w formie spisu z natury – zostaną powierzone innej osobie lub przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 11 ust. 2, za ich zgodą.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w inwentaryzacjach wykazywano oddzielnie istniejące obiekty inżynierskie ujęte w dokumentacji księgowej oraz drogi łącznie z innymi zlokalizowanymi w niej obiektami. W przypadku wykonywania przez jednostkę robót inwestycyjnych na danym obiekcie zlokalizowanym w pasie drogowym i nie ujętym w ewidencji, przyjmowano taki obiekt na stan majątkowy jako oddzielny składnik i wykazywano w kolejnych inwentaryzacjach. Dyrektor wskazał także, że spisane składniki były weryfikowane w oparciu o dane z ksiąg rachunkowych oraz porównywane z zapisami z rejestru analitycznego środków trwałych, a także z udokumentowanymi, sprawdzonymi i zatwierdzonymi fakturami, rachunkami. Pomocniczo posilkowano się zestawieniami przygotowanymi przez dział merytoryczny, wynikami inwentaryzacji za rok poprzedni oraz ewentualnie aktualnymi dokumentami OT.

(akta kontroli tom I str. 159-190)

OCENA CZĄSTKOWA

W ZDP rzetelnie prowadzono wykaz mostów, książki obiektu mostowego i wykaz przepustów, a także terminowo przekazywano do GDDKiA informacje o sieci dróg

¹⁵ Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm. Dalej: ustawa o rachunkowości.

powiatowych, w tym o stanie obiektów mostowych. Nie ustalono jednak numerów ewidencyjnych dla przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm oraz nierzetelnie wywiązano się z obowiązków związanych z opracowaniem i aktualizowaniem mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg powiatowych. Stwierdzono także nieprawidłowości polegające na nieujęciu w ewidencji księgowej 13 obiektów mostowych, a także nierzetelnie przeprowadzono inwentaryzację obiektów mostowych w drodze spisu z natury.

OBSZAR

2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na budowę, przebudowę, remonty oraz utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich

Opis stanu faktycznego

2.1. W powiecie łukowskim przyjęto „Plan rozwoju sieci drogowej na lata 2015-2020 (z perspektywą do 2030) dla Powiatu Łukowskiego”¹⁶, stosownie do art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁷, w którym ujęto realizację 36 zadań. W latach 2015-2019 wykonano przebudowę pięciu mostów zlokalizowanych w miejscowościach: Kisielsk, Konorzatka, Mikłusy, Ciechomin, Sarnów. Według Dyrektora, Plan rozwoju sieci drogowej był corocznie weryfikowany na podstawie przeglądów dróg i obiektów oraz wykonanych inwestycji. Wynikiem weryfikacji było sporządzenie kolejnych planów wydatków budżetu powiatu, w których ujmowano zadania inwestycyjne.

(akta kontroli tom I str. 37-50)

2.2. W ZDP, stosownie do wymagań wskazanych w art. 20 pkt 2 ustawy o drogach, opracowano projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich, które zostały przyjęte przez Radę Powiatu w formie uchwał budżetowych. Na podstawie planów wydatków inwestycyjnych budżetu powiatu łukowskiego w ZDP sporządzono plany wydatków obejmujące rzeczowo-finansowy zakres zaplanowanych zadań.

W planach na 2020 r. i na 2022 r. nie ujęto zadań dotyczących obiektów inżynierskich. W planie na 2021 r. przewidziano zadanie „Wiadukt droga powiatowa nr 1300L Nowa Prawda – Jamielne – granica województwa (łwowe) miejscowość Stara Prawda”, które obejmowało wykonanie dokumentacji projektowej (200 tys. zł). W trakcie roku zrezygnowano z realizacji ww. zadania w związku z informacją o wykonaniu przez PKP PLK S.A. dokumentacji projektowej na przebudowę linii kolejowej nr 12 Skierniewice-Łuków i podjęciem rozmów w sprawie włączenia projektu wiaduktu do opracowania przebudowy tej linii.

(akta kontroli tom I str. 51-77, 124-128, 313-315)

2.3. Stan techniczny 16 obiektów mostowych w trakcie prowadzonych rocznych kontroli oceniono jako niedostateczny i niepokojący (oceny od 2,0 do 3,5). Oględziny dwóch przepustów, przeprowadzone w trakcie kontroli NIK w obecności specjalisty, także wykazały niedostateczny stan techniczny tych obiektów.

(akta kontroli tom I str. 203, tom II str. 245-277)

W latach 2020-2021 zrealizowano zadania inwestycyjne związane z przebudową dróg na łączną kwotę 36 375,9 tys. zł, a na 2022 r. zaplanowano na ten cel wydatki o wartości 69 222,3 tys. zł. W okresie objętym kontrolą przeprowadzono remonty przepustów o łącznej wartości 105 tys. zł, nie poniesiono wydatków na budowę, przebudowę oraz remonty obiektów mostowych. W latach 2015-2019

¹⁶ Uchwała nr VIII/75/2015 Rady Powiatu Łukowskiego z dnia 9 września 2015 r.

¹⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, ze zm. Dalej: ustawa o drogach.

zrealizowano przebudowę pięciu mostów, na które łącznie wydatkowano 4011,7 tys. zł. Według Dyrektora ZDP nie planowano wydatków na obiekty mostowe, ponieważ ich utrzymanie i ochrona odbywały się w ramach bieżącego utrzymania dróg, skupiono się na przebudowie zaniedbanych i ważnych strategicznie ciągów drogowych.

(akta kontroli tom I str. 49-50, 127-147, 315)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

OCENA CZĄSTKOWA

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych (art. 20 pkt 1 i pkt 2), ZDP opracował projekty planu rozwoju sieci dróg, finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, przyjęty następnie uchwałą Rady Powiatu Łukowskiego. Realizowano zadania związane z przebudową dróg powiatowych, jednak niedobór środków finansowych sprawił, że nie planowano remontów i przebudów obiektów mostowych. Działania związane z ich utrzymaniem i ochroną finansowano w ramach wydatków na bieżące utrzymanie dróg.

OBSZAR

3. Przeprowadzanie okresowych kontroli obiektów inżynierskich

Opis stanu
faktycznego

3.1. W ZDP przeprowadzono w 2020 r. oraz w 2021 r. roczne kontrole okresowe stanu technicznego wszystkich obiektów mostowych zarządzanych przez ZDP, zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego. Kontrole okresowe pięcioletnie odbyły się natomiast w 2017 r. Kontrole te przeprowadził pracownik ZDP posiadający wymagane uprawnienia budowlane w zakresie oceniania i badania stanu technicznego typowych przepustów i mostów o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Według Dyrektora ZDP, nie wprowadzono pisemnych procedur dokonywania tych przeglądów. Były one wykonywane według wytycznych określonych w „Instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich”¹⁸.

(akta kontroli tom I str. 196-197, 204-266, 320-355)

Według Dyrektora, przepusty, w tym o świetle otworu równym i większym od 150 cm, były kontrolowane w ramach okresowych (rocznych i pięcioletnich) przeglądów dróg przez pracowników posiadających wymagane uprawnienia. Kontrole te były prowadzone w tempie dwóch-trzech dróg dziennie. Ocenie poddawano nasypy i skarpy, nawierzchnię jezdni chodników, konstrukcje oporowe, koryto cieku oraz balustrady, ale nie dokumentowano oceny stanu technicznego przepustów odrębnymi protokołami. Dyrektor wskazał, że nie organizowano oddzielnej kontroli przepustów, ponieważ były one częścią składową kontrolowanego obiektu, zlokalizowaną w koronie drogi. Pracownik ZDP przeprowadzający okresowe kontrole wyjaśnił, że w ramach tych przeglądów kontrolował przepusty, a w ich trakcie sporządzano notatki. Nie wpisywano do książki drogi uwag dotyczących przepustów uznając, że są one w dostatecznym stanie technicznym.

(akta kontroli tom I str. 358, 396)

Analiza trzech protokołów kontroli okresowej stanu technicznego i wartości użytkowej odcinka drogi, sporządzonych w 2020 r., w 2021 r. oraz w 2022 r. wykazała, że zawierały one informacje o kontrolowanym odcinku drogi, jego długości i poboczu. W uwagach wskazywano, jaka długość odcinka jest w stanie

¹⁸ Załącznik do zarządzenia nr 35 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 28 września 2020 r.

dobrym, a jaka wymaga remontu i regeneracji oraz nowej nawierzchni. Dokumentacja ZDP nie zawierała informacji na temat objęcia przepustów kontrolami stanu technicznego.

(akta kontroli tom I str. 359-378)

3.2. Analiza protokołów okresowej (rocznej) kontroli stanu technicznego 20 obiektów mostowych wykazała, że odnotowano w nich stwierdzone uszkodzenia z zastosowaniem odpowiedniego kodu oraz oceniano stan poszczególnych elementów. Zalecenia dotyczyły wykonania prac porządkowych, a w protokołach odnotowano, że wykonano zalecenia z poprzedniego przeglądu.

W dokumentacji z kontroli zamieszczono zaświadczenia (wydawane na roczny okres) informujące, że dyrektor ZDP (posiadający uprawnienia do oceniania i badania stanu technicznego m.in. typowych przepustów i mostów) był członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2022 r., pracownik Działu Dróg i Mostów dokonujący przeglądów – w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. oraz od 1 czerwca 2022 r. do 31 maja 2023 r.

Kontrolowane mosty nie posiadały uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego. Wiadukt posiadał uszkodzenia konstrukcji, które „zmniejszyły bezpieczeństwo ruchu kołowego i kolejowego”. Do protokołów dołączono wykaz potrzeb do planu bieżącego utrzymania i remontów, w którym wyszczególniono poszczególne rodzaje prac oraz tryb ich wykonania. Potrzeby te zostały opisane w pkt. 4.2 wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli tom I str. 204-266, 320-355, 383-385, 389-392)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności ZDP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. W październiku 2021 r. okresowe kontrole stanu technicznego obiektów mostowych oraz w marcu 2021 r. i marcu 2022 r. okresowe kontrole stanu technicznego dróg (obejmujące przepusty) przeprowadził pracownik ZDP, który nie miał aktualnego zaświadczenia, że jest członkiem izby samorządu zawodowego i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Obowiązek przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego osoby wykonującej samodzielne funkcje techniczne w budownictwie wynika jednoznacznie z przepisów dwóch ustaw, tj.:

- art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego, zgodnie z którym podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi m.in. - zgodnie z odrębnymi przepisami - wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności,
- art. 6 ustawy o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa, zgodnie z którym prawo wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie przysługuje wyłącznie osobom wpisanym na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, tzn. izby inżynierów budownictwa.

Pracownik ZDP przeprowadzający ww. przeglądy wyjaśnił, że ma uprawnienia budowlane do dokonywania kontroli obiektów mostowych i dróg, a kontrola została przeprowadzona przy udziale dyrektora ZDP posiadającego odpowiednie uprawnienia i wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Dyrektor ZDP potwierdził udział w przeprowadzeniu kontroli.

(akta kontroli tom I str. 206-208, 212-214, 218-220, 225-227, 231-233, 237-239, 243-245, 249-251, 255-257, 261-263, 320-322, 326-328, 332-334, 338-340, 344-346, 350-352, 356-396, 409-420)

NIK zauważa, że pomimo deklarowania przez Dyrektora ZDP – posiadającego wpis na listę członków izby samorządu zawodowego oraz wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej – udziału w przeprowadzeniu okresowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych i dróg, w protokołach tych kontroli odnotowano, że kontrole stanu technicznego tych obiektów budowlanych przeprowadził pracownik nie będący w tym okresie członkiem izby samorządu zawodowego inżynierów budownictwa. Zostało to udokumentowane w protokołach kontroli poprzez podpisanie przez tego pracownika protokołów jako „kontrolujący” oraz „wykonawca przeglądu”.

2. Wyniki kontroli stanu technicznego niektórych drogowych obiektów inżynierskich nie były rzetelnie dokumentowane gdyż:

- protokoły kontroli okresowej stanu technicznego dróg, sporządzone w latach 2021-2022, nie zawierały informacji na temat 30 przepustów, co stanowiło to naruszenie art. 62a ust. 2 pkt 4 i pkt 6 Prawa budowlanego¹⁹,
- ww. protokoły kontroli okresowej nie zawierały elementów określonych w art. 62a ust. 2 pkt 1, pkt 2, pkt 7 i ust. 3 ustawy Prawo budowlane, tj. daty przeprowadzenia kontroli (wskazano tylko miesiąc i rok), numeru uprawnień budowlanych wraz ze specjalnością osoby przeprowadzającej kontrolę, zaleceń w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (poza stwierdzeniem, że nawierzchnia wymaga remontu, regeneracji lub ułożenia nowego dywanika bitumicznego) wraz z opisem czynności mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości i terminem wykonania tych czynności, informacji o wykonaniu lub niewykonaniu zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w protokołach okresowej kontroli stanu dróg zamieszczano informację o potrzebie remontu obiektów zlokalizowanych w ciągu drogowym. W trakcie roku były organizowane dodatkowe objazdy dróg i poddawano oględzinom odcinki dróg i przepusty, a uwagi były przekazywane bezpośrednio do kierownika właściwego obwodu drogowego. Dodatkowo pracownik ZDP przeprowadzający kontrole potwierdził wykonywanie przeglądów przepustów w ramach rocznych kontroli okresowych. Dyrektor wyjaśnił, że protokoły okresowej kontroli dróg zostały sporządzone na drukach, które nie zostały zaktualizowane.

(akta kontroli tom I str. 358-378, 394, 396)

OCENA CZĄSTKOWA

ZDP wywiązywał się z obowiązku dokonywania kontroli okresowych stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich będących w zarządzie ZDP. Wyniki kontroli stanu technicznego niektórych obiektów nie były jednak rzetelnie dokumentowane. Nie dokumentowano prowadzenia kontroli stanu technicznego przepustów o świetle otworu co najmniej 150 cm, a przeglądy obiektów mostowych i przepustów w 2021 i w 2022 r. przeprowadził pracownik ZDP, który nie był uprawniony do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, gdyż nie posiadał aktualnego zaświadczenia, że jest członkiem izby samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.

¹⁹ Art. 62a dodany przez art. 1 pkt 50 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020, poz. 471), obowiązujący od dnia 19.09.2020 r.

OBSZAR

4. Utrzymanie w należytym stanie technicznym i ochrona obiektów inżynierskich

Opis stanu faktycznego

4.1. Podczas przeglądów rocznych (październik 2021 r.) ocena całego obiektu mostowego wyniosła: 2,0 oraz 2,5 dla pięciu obiektów²⁰, natomiast 3,0 oraz 3,5 dla 11 mostów²¹. Cztery mosty²² otrzymały ocenę 4,0 i 4,5, a cztery²³ ocenę 5,0.

(akta kontroli tom I str. 203)

ZDP zarządził jednym obiektem nienormatywnym (wiadukt), na którym w 2008 r. ograniczono nośność do 15 ton. Nie wprowadzono zmian organizacji ruchu na obiektach, których stan techniczny został oceniony jako niedostateczny. Dyrektor ZDP wyjaśnił, że ocena stanu technicznego na poziomie 2,0 oznacza uszkodzenia możliwe do naprawy i obniżające przydatność użytkową elementu, ale nie dyskwalifikujące przydatność całego obiektu do użytku zgodnie z przeznaczeniem. Brak było podstaw do zlecenia specjalistycznych badań rzeczywistej nośności, a wprowadzenie ograniczeń „na wszelki wypadek” stanowiłoby nieuzasadnione ograniczenie powszechnej dostępności do drogi publicznej. Dodatkowo Dyrektor ZDP wskazał, że drogi powiatowe w rejonie mostów w Zarzeczcu Łukowskim, Zabieliu, Strzyżewie i Jasnoszy obsługują ruch lokalny o natężeniu maksymalnie 726 pojazdów na dobę, przy znikomym udziale ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów, w przypadku mostu w Jasnoszy (zlokalizowanym w ciągu drogi gruntowej) – zerowym udziale tych pojazdów.

(akta kontroli tom I str. 196, 199)

W trakcie kontroli NIK oględzinom, z udziałem specjalisty posiadającego uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej, poddano 10 obiektów inżynierskich (osiem obiektów mostowych i dwa przepusty). Oględziny wykazały, że:

- wiadukt w miejscowości Prawda Stara posiadał uszkodzenia (degradację konstrukcji płyty pomostu oraz dźwigarów głównych), które bez przeprowadzenia prac remontowych lub przebudowy, mogą zagrażać katastrofą budowlaną. Według specjalisty istnieje pilna potrzeba przebudowy lub remontu obiektu, a użytkowanie obiektu na obecnych warunkach bez przeprowadzenia ww. prac może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu publicznego. Dodatkowo specjalista zalecił poddanie obiektu przeglądowi szczegółowemu lub ekspertyzie mającej na celu wyznaczenie aktualnej nośności;
- pozostałe obiekty mostowe i przepusty nie posiadały uszkodzeń zagrażających katastrofą budowlaną;
- wszystkie mosty i przepusty miały uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego, w tym: uszkodzenia balustrad stalowych²⁴, uszkodzenia nawierzchni kap chodnikowych i krawężników²⁵, nierówności i ubytki w poboczach na dojazdach do obiektu²⁶, nierówności oraz osiadanie kostki

²⁰ Mosty w miejscowościach: Zabieli, Zarzec Łukowski, Strzyżew, Jasnosz oraz wiadukt w miejscowości Prawda Stara.

²¹ Mosty w miejscowościach: Mariany, Popławy, Suleje, Nurzyna, Zawaliny, Kisielsk, Wilczyńska, Celiny Tuchowickie, Ruda, Zofibór, Burzec.

²² Mosty w miejscowościach: Stanin, Wilczyńska, Trzebieszów, Celiny.

²³ Mosty w miejscowościach: Samów, Konorzatka, Ciechomin, Mikusy.

²⁴ Most w Strzyżewie.

²⁵ Mosty w miejscowościach: Zarzec Łukowski, Nurzyna, Burzec.

²⁶ Mosty w miejscowościach: Celiny Tuchowickie, Nurzyna, Burzec.

brukowej chodnika w rejonie skrzydeł, trwale uszkodzoną barierę-poręcz²⁷, balustradę o słabym zamocowaniu do podłoża oraz uszkodzoną barierę ochronną²⁸, wątpliwe mocowanie słupków bariery ochronnej do ścian czołowych przyczółka ze względu na rodzaj i stan zastosowanych łączników²⁹, zaniżoną wysokość balustrady³⁰ (od 5 cm do 12 cm), tj. poniżej wysokości określonej w § 252 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie³¹, zgodnie z którym wysokość balustrady powinna wynosić nie mniej niż 1,1 m;

- wiadukt posiadał uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego, tj. możliwość odspojenia betonu ustroju nośnego, gzymsów lub dźwigarów głównych zlokalizowanych bezpośrednio nad torami kolejowymi, zły stan kap chodnikowych z popękaną nawierzchnią bitumiczną, zanieczyszczeniami oraz wegetującą roślinnością, deformację osłon przeciwporażeńowych, brak ciągłości bariery ochronnej za obiektem w miejscu schodów skarpowych.

Pozostałe uszkodzenia, dotyczące w różnym stopniu poszczególnych obiektów, polegały m.in. na:

- zanieczyszczeniach, ubytkach w konstrukcji pomostu i spękaniach betonowych płyt pomostów oraz przy umocnieniach stożków, gzymsach i filarach,
- zanieczyszczeniach i miejscowych ubytkach betonu oraz korozji odsłoniętego zbrojenia w konstrukcji dźwigarów głównych,
- zanieczyszczeniach, zarysowaniach i pęknięciach betonu w przyczółkach,
- korozji i deformacjach metalowych balustrad, korozji i zanieczyszczeniach łożysk stalowych, korozji odsłoniętych prętów zbrojeniowych gzymsów,
- nadmiernej wegetacji roślin oraz miejscowych deformacjach asfaltu.

Dodatkowo wiadukt posiadał uszkodzenia, które polegały m.in. na korozji zbrojenia płyty pomostu i dźwigarów głównych, przeciekach przez beton płyty pomostu, ubytkach betonu i korozji odsłoniętego zbrojenia filarów, deformacji i przemieszczeniach balustrad oraz osłon przeciwporażeńowych.

Dokonane w trakcie oględzin oceny stanu technicznego ośmiu mostów, były takie same lub zbliżone do ocen z kontroli przeprowadzonych w 2021 r. przez ZDP. W dwóch przypadkach oceny były niższe, tj. stan techniczny mostu w Staninie oceniono na 3,0 (w 2021 r. otrzymał on ocenę 4,0), a mostu w Trzebieszowie na 3,64 (w 2021 r. - 4,5).

(akta kontroli tom I str. 203, tom II str. 1-277)

W pięciu przypadkach oględziny przy udziale specjalisty wykazały uszkodzenia elementów wyposażenia obiektów, które stanowiły zagrożenie dla uczestników ruchu publicznego. Polegały one na uszkodzeniu balustrad (braku przeciągów) na moście w Strzyżewie, braku zabezpieczenia dla schodów w barierze energochłonnej przy wiadukcie w miejscowości Prawda Stara, uszkodzeniu bariery-poręczy na moście w Trzebieszowie, nieprawidłowym montażu słupków bariery energochłonnej (przepust w miejscowości Kożuchówka), uszkodzeniu słupka bariery energochłonnej oraz balustrady (przepust w miejscowości Anonin). Dodatkowe oględziny dwóch dróg i zlokalizowanych w ich ciągu przepustów, przeprowadzone bez udziału specjalisty, w związku z badaniem kompletności prowadzonych ewidencji, wykazały także na trzech przepustach (droga 1345L) ubytki, które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa osób korzystających z tych

²⁷ Most w Trzebieszowie.

²⁸ Przepust w miejscowości Anonin.

²⁹ Przepust w miejscowości Kożuchówka,

³⁰ Mosty w miejscowościach: Zarzec Łukowski, Strzyżew, Celiny Tuchowickie, Burzec, Stanin

³¹ Dz. U. Nr 63 poz. 735, ze zm.

obiektów, tj. uszkodzenie pobocza przy przepuście (duży ubytek betonu bezpośrednio przy jezdni), uszkodzenie (odkształcenie) bariery energochłonnej, brak zabezpieczenia skarpy zlokalizowanej w bliskiej odległości od jezdni (wąskie pobocze). O zagrożeniach tych kontroler, działając w trybie art. 51 ustawy o NIK, poinformował Dyrektora ZDP. W trakcie prowadzenia czynności kontrolnych Dyrektor ZDP podjął działania zapobiegające zagrożeniom dla bezpieczeństwa użytkowników tych obiektów i poinformował o tym kontrolera NIK.

(akta kontroli tom II str. 279-284, 288)

4.2. Badaniem objęto protokoły okresowej kontroli rocznej 12 obiektów mostowych³², w tym siedmiu obiektów poddanych oględzinom oraz dodatkowo pięciu w stanie technicznym ocenionym jako niedostateczny (2,0 oraz 2,5) i niepokojący (3,0). W protokołach okresowych kontroli rocznej zamieszczano wykaz potrzeb do planu bieżącego utrzymania i remontów, w ramach których wymieniono prace związane z bieżącym utrzymaniem czystości nasypów, skarp, koryta rzeki i przestrzeni podmostowej.

Analiza protokołów okresowej kontroli rocznej przeprowadzonej w 2020 r. wykazała, że ujęto w nich prace remontowe do wykonania w 2021 r. (tryb „1”) oraz do wykonania w drugiej i trzeciej kolejności w latach następnych (tryb „2” i „3”). W trybie „1” powinny zostać wykonane prace polegające na: wymianie uszkodzonego fragmentu bariery i balustrady (most w Trzebieszowie), konserwacji konstrukcji pomostu, wymianie urządzeń dylatacyjnych (most w miejscowości Zarzec Łukowski), uzupełnieniu i konserwacji urządzeń dylatacyjnych zabezpieczeniu antykorozyjnym i prostowaniu balustrady (most w Celinach Tuchowickich), wymianie balustrady (most w Strzyżewie), uzupełnieniu dojazdów, zabezpieczeniu powierzchni betonowej gzymsów, uzupełnieniu urządzeń dylatacyjnych (most w miejscowości Burzec), uzupełnieniu nasypu, remoncie nawierzchni chodników i krawężników, naprawie i zabezpieczeniu powierzchni betonowych gzymsów (most w Popławach), naprawie nawierzchni bitumicznej, urządzeń odwadniających, wykonaniu zabezpieczeń antykorozyjnych urządzeń dylatacyjnych (most w miejscowości Zabiele), uzupełnieniu urządzeń odwadniających (most w Marianowie). Pozostałe prace zostały wykazane do wykonania w kolejnych latach i dotyczyły m.in. naprawy umocnienia nasypów i skarp, zabezpieczenia konstrukcji dźwigarów, naprawy gzymsów i konstrukcji przyczółków, wymiany izolacji w chodnikach (most w Strzyżewie), oczyszczenia i zabezpieczenia powierzchni dźwigarów (most w Staninie), umocnienia stożków nasypu, naprawy gzymsów, konserwacji urządzeń dylatacyjnych (most w Nurzynie), wykonania i naprawy izolacji pomostu (mosty w miejscowościach Zabiele i Kisielsk), uzupełnienia urządzeń odwadniających i umocnienia skarp (most w Marianowie), uzupełnienia dojazdów (most w Jasnoszy przy drodze gruntowej).

W trakcie kontroli ww. obiektów stwierdzono także konieczność wykonania robót remontowych w trybie „A”, oznaczającym prace awaryjne do zrealizowania niezwłocznie, które miały polegać na:

- 1) naprawie umocnień brzegów ciekłu z płyt ażurowych (2 tys. zł) – most w Staninie,
- 2) naprawie nawierzchni chodnika (1,5 tys. zł) - most w miejscowości Zabiele.

Dyrektor poinformował, że naprawa umocnień w Staninie zostanie wykonana w 2022 r., przełożenie nawierzchni chodnika w Zabelu zostało częściowo

³² W miejscowościach: Zarzec Łukowski, Strzyżew, Nurzyna, Trzebieszów, Celiny Tuchowickie, Burzec, Stanin (mosty poddane oględzinom w trakcie kontroli) oraz w miejscowościach: Popławy, Zabiele, Kisielsk, Marianów, Jasnosz, (mosty z oceną 2,0 – 3,0).

wykonane w 2020 r., a pozostała część (strona zachodnia) zostanie naprawiona w 2023 r. w ramach przebudowy drogi.

(akta kontroli tom I str. 202, 218-260, 320-355)

Okresowe kontrole roczne stanu technicznego wiaduktu, przeprowadzone 23 października 2020 r. oraz 4 października 2021 r. przez pracownika ZDP wykazały, że obiekt miał uszkodzenia konstrukcji, które zmniejszały bezpieczeństwo ruchu kołowego i kolejowego, a występujące uszkodzenia konstrukcji wskazywały na pilną potrzebę przebudowy obiektu. W protokołach z ww. kontroli wskazano także na potrzebę wykonania ekspertyzy bez określenia trybu jej wykonania. ZDP posiadał opinię o stanie technicznym wiaduktu wykonaną w 2014 r., według której obiekt posiadał wiele wad, a wytrzymałość betonu była bardzo niska. Ze względu na postępującą korozję betonu oraz stali zbrojeniowej należało rozważyć alternatywy: budowę nowego wiaduktu, remont i utrzymanie stanu bieżącego, przebudowę i wykonanie skrzyżowania z rogatką kolejową.

(akta kontroli tom I str. 261-310, 315)

4.3. Komenda Powiatowa Policji w Łukowie w okresie objętym kontrolą nie prowadziła kontroli drogowych w zakresie wprowadzonych ograniczeń na wiadukcie (nośność do 15 ton).

(akta kontroli tom I str. 196, 199)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności ZDP w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nie podjęto skutecznych działań w celu utrzymania w należyтым stanie technicznym wszystkich obiektów mostowych, co należało do obowiązków ZDP, wymienionych w art. 20 pkt 4 i 11 ustawy o drogach publicznych, tj.:

- przeprowadzone w trakcie kontroli NIK oględziny z udziałem specjalisty 10 drogowych obiektów inżynierskich wykazały, że posiadały one uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego. Stan tych obiektów został oceniony jako niedostateczny i niepokojący, w tym w pięciu przypadkach ich użytkowanie, ze względu na uszkodzenia elementów wyposażenia obiektów, zagrażało bezpieczeństwu użytkowników dróg, o czym kontroler działając w trybie art. 51 ustawy o NIK poinformował Dyrektora ZDP;
- do czasu niniejszej kontroli NIK nie wykonano robót remontowych na dziewięciu mostach³³, które zostały wykazane w protokołach okresowej kontroli rocznej przeprowadzonej w 2020 r., jako prace awaryjne do wykonania niezwłocznie oraz prace do wykonania w 2021 r.

Dyrektora ZDP wyjaśnił, że nie przeprowadzono remontów poprawiających stan techniczny obiektów mostowych ze względu na brak środków finansowych i odpowiedniej liczby pracowników. W ramach posiadanych możliwości ZDP koncentrował się na bieżącym utrzymaniu obiektów i usuwaniu usterek bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego.

(akta kontroli tom I str. 202, 218-260, 320-355, tom II str. 1-277, 278-282)

2. ZDP nierzetelnie realizował obowiązki w zakresie utrzymania w należyтым stanie technicznym wiaduktu w miejscowości Prawda Stara. Od ośmiu lat nie przeprowadzono prac związanych z remontem lub przebudową wiaduktu, których potrzeba została wykazana w ekspertyzie z 2014 r., a także nie wyznaczono aktualnej nośności tego obiektu. Z protokołów okresowej kontroli sporządzanych przez pracownika ZDP wynikało, że wiadukt miał uszkodzenia

³³ Mosty w miejscowościach: Stanin, Zabiele, Trzebieszów, Zarzec Łukowski, Celiny Tuchowickie, Strzyżew, Burzec, Popławy, Marianów.

konstrukcji zmniejszające bezpieczeństwo ruchu kołowego i kolejowego. W wyniku przeprowadzonych oględzin specjalista stwierdził, że wiadukt posiadał uszkodzenia, które bez przeprowadzenia prac remontowych lub przebudowy, mogą zagrażać katastrofą budowlaną.

Dyrektor ZDP wyjaśnił, że w związku z planowaną przebudową linii kolejowej podjęto rozmowy z PKP w sprawie włączenia wiaduku do tego projektu. Wiadukt posiada wiele wad konstrukcyjnych powstałych w trakcie budowy i remont może nie być wystarczający, należy założyć konieczność rozebrania i budowę nowego obiektu.

(akta kontroli tom I str. 261-310, 315, tom II str. 207-236)

OCENA CZĄSTKOWA

ZDP podejmował działania mające na celu utrzymanie w należyтым stanie technicznym części drogowych obiektów inżynierskich, co potwierdzały analizowane przez NIK ustalenia okresowych kontroli rocznych mostów, których stan został oceniony jako dobry lub bardzo dobry. Działania te, pomimo prawidłowej identyfikacji potrzeb remontowych, nie obejmowały wszystkich obiektów inżynierskich ze względu na niedostateczne środki finansowe. Nie podjęto przede wszystkim skutecznych działań w celu poprawy stanu technicznego wiaduku, który posiadał stwierdzone w trakcie okresowych kontroli uszkodzenia konstrukcji.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Podjęcie prac nad aktualizacją mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg.
2. Ustalenie numerów ewidencyjnych dla przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm.
3. Ujęcie w ewidencji księgowej pozostałych obiektów mostowych.
4. Przeprowadzenie inwentaryzacji obiektów mostowych w sposób umożliwiający wykazanie w ewidencji księgowej faktycznej liczby takich obiektów.
5. Prowadzenie okresowych kontroli stanu technicznego przez osoby posiadające aktualne zaświadczenie o wpisaniu na listę członków izby samorządu zawodowego inżynierów budownictwa.
6. Sporządzanie dokumentacji z kontroli okresowych stanu technicznego dróg z uwzględnieniem odniesień do stanu przepustów usytuowanych w ciągu dróg powiatowych, w szczególności tych o świetle otworu co najmniej 150 cm.
7. Systematyczne dokonywanie napraw w zakresie wskazanym w protokołach okresowej kontroli obiektów mostowych.
8. Podjęcie działań zmierzających do przebudowy lub budowy nowego wiaduku w miejscowości Prawda Stara, którego uszkodzenia mogą zagrażać katastrofą budowlaną.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

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 w Lublinie. 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.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

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

Lublin, 22 lipca 2022 r.

Kontroler
Katarzyna Durakiewicz
Doradca techniczny

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie
Edward Szempruch

.....
podpis

.....
podpis