



KIN.430.9.2022

Nr ewid. 133/2022/P/22/024/KIN

Informacja o wynikach kontroli

UTRZYMANIE I OCHRONA OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH W CIĄGU DRÓG SAMORZĄDOWYCH

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

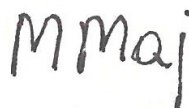
MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest niezależna, profesjonalna kontrola zadań publicznych w interesie obywateli i państwa

Informacja o wynikach kontroli

Utrzymanie i ochrona obiektów inżynierskich w ciągu dróg samorządowych

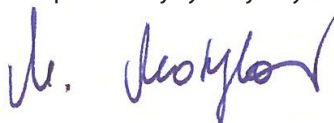
p.o. Dyrektor Departamentu Infrastruktury



Marek Maj

Akceptuję:

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli

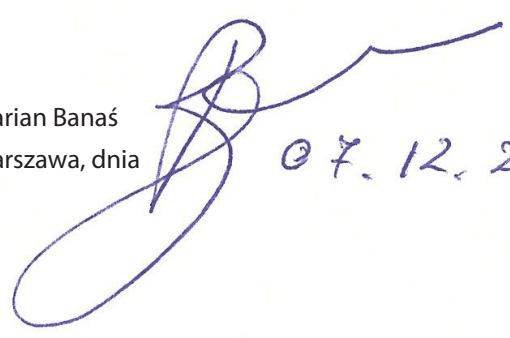


Małgorzata Motylow

Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli

Marian Banaś
Warszawa, dnia



07.12.2022

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00
www.nik.gov.pl

SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW, SKRÓTOWCÓW I POJĘĆ.....	4
1. WPROWADZENIE.....	6
2. OCENA OGÓLNA	8
3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI	9
4. WNIOSKI.....	16
5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI	17
5.1. Ewidencjonowanie drogowych obiektów inżynierskich	17
5.2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich	24
5.3. Kontrole obiektów inżynierskich.....	31
5.4. Utrzymywanie obiektów inżynierskich.....	34
6. ZAŁĄCZNIKI	46
6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe.....	46
6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych.....	54
6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	60
6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	61

Zdjęcie na okładce:

materiały kontrolne NIK.

Most w ciągu drogi powiatowej Bydłowa Brody Duże
nad dopływem rzeki Wschodnia w miejscowości Bydłowa
w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Staszowie.

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć

ustawa o NIK	Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r. poz. 623).
udp	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 1693, ze zm.).
Prawo budowlane	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.).
uor	Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm.).
rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).
rozporządzenie w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, ze zm.). Rozporządzenie obowiązywało do 20 września 2022 r.
rozporządzenie w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. Nr 67, poz. 583).
droga	Budowla składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 Prawa budowlanego, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.
droga publiczna	Droga zaliczona do jednej z kategorii dróg: drogi krajowe; drogi wojewódzkie; drogi powiatowe; drogi gminne, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem.
Generalny Dyrektor DKiA	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
drogowy obiekt inżynierski	Obiekt mostowy, tunel, przepust lub konstrukcja oporowa.
obiekt mostowy	Budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszorowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakada, kładka.
przepust	Budowla o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczona do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi.
ochrona drogi (obektu inżynierskiego)	Działania mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia drogi, obniżenia klasy drogi, ograniczenia jej funkcji, niewłaściwego jej użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa ruchu.
okresowa roczna kontrola stanu technicznego	Kontrola dokonywana co najmniej raz w roku w celu oceny i rejestracji aktualnego stanu technicznego obiektu, jak również określenia warunków bezpiecznej eksploatacji oraz potrzeb i zakresu niezbędnych robót bieżącego utrzymania i remontów. Kontrola roczna jest przeglądem podstawowym obiektów inżynierskich. Przeprowadza się ją co najmniej raz w roku.

**okresowa
pięcioletnia kontrola
stanu technicznego**

Kontrola dokonywana co najmniej raz na pięć lat w celu oceny i rejestracji aktualnego stanu technicznego obiektu, przydatności obiektu do użytkowania, estetyki obiektu oraz jego otoczenia, jak również określenia warunków bezpiecznej eksploatacji, potrzeb i zakresu niezbędnych robót bieżącego utrzymania oraz remontów. Okresowa kontrola pięcioletnia jest tzw. przeglądem rozszerzonym obiektów inżynierskich.

**ocena stanu
technicznego
obiektów mostowych**

Ocena dokonywana w toku kontroli okresowych według skali ocen określonych w rozporządzeniu w sprawie numeracji i ewidencji. Jednolity system punktowej oceny konstrukcji mostowych pozwala na porównanie wszystkich drogowych obiektów mostowych pod względem stanu technicznego. Poszczególne elementy obiektu mostowego są oceniane w sześciostopniowej skali od „0” do „5” punktów, przy czym w odniesieniu do izolacji pomostu stosuje się skalę trzystopniową.

Poszczególnym cyfrom przyporządkowano ocenę i stwierdzony opis stanu faktycznego, tj.: „5” – odpowiedni – brak uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu; „4” – zadowalający – obiekt wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny; „3” – niepokojący – obiekt wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji; „2” – niedostateczny – wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy; „1” – przed awaryjny – wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową; „0” – awaryjny – uległ zniszczeniu lub przestał istnieć. W przypadku skali i kryteriów ocen izolacji pomostu: „5” – odpowiedni – brak objawów wskazujących na nieszczelność izolacji; „2” – niedostateczny – na obiekcie występują nieliczne małe zacieki; miejscowa naprawa może zatrzymać proces niszczenia elementu; „0” – awaryjny – wstępują rozległe przecieki powodujące zmniejszenie trwałości elementu.

tunel

Budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, a w szczególności: tunel, przejście podziemne.

konstrukcja oporowa

Budowla przeznaczona do utrzymywania w stanie stateczności nasypu lub wykopu.

**utrzymanie drogi
(obiektu
inżynierskiego)**

Wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu.

zarządca drogi

Organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego do którego właściwości należą sprawy planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg.

1. WPROWADZENIE

Pytanie definiujące cel główny kontroli

Czy zarządcy dróg samorządowych zapewniają należyty stan techniczny i estetyczny oraz bezpieczne użytkowanie obiektów inżynierskich?

Pytania definiujące cele szczegółowe kontroli

1. Czy prawidłowo prowadzono kontrole obiektów inżynierskich?
2. Czy utrzymywano w należytym stanie technicznym obiekty inżynierskie oraz urządzenia zabezpieczające ruch i inne urządzenia towarzyszące tym obiektom?
3. Czy zaplanowano i zapewniono środki finansowe zgodne ze zidentyfikowanymi potrzebami na utrzymanie, ochronę, budowę, przebudowę i remonty drogowych obiektów inżynierskich?
4. Czy prawidłowo realizowano obowiązki w zakresie prowadzenia ewidencji obiektów inżynierskich i raportowania?

Jednostki kontrolowane

Zarządy dróg wojewódzkich (w województwach: mazowieckim, kujawsko-pomorskim i opolskim), zarządcy dróg powiatowych (w powiatach: golubsko-dobrzyńskim, staszowskim, łukowskim, zamojskim, krapkowickim i namysłowskim) oraz zarządcy dróg gminnych (w gminach: Golub-Dobrzyń, Chocień, Wąchock, Wiślica, Krzywda, Miączyn, Strzeleczyki).

Okres objęty kontrolą

Lata 2020–2022
(do 10 sierpnia).

Drogowe obiekty inżynierskie, a przede wszystkim obiekty mostowe i przepusty, stanowią kluczowy element infrastruktury drogowej. Niejednokrotnie o możliwości korzystania z drogi zgodnie z przeznaczeniem decyduje stan techniczny obiektu inżynierskiego zlokalizowanego w ciągu tej drogi.

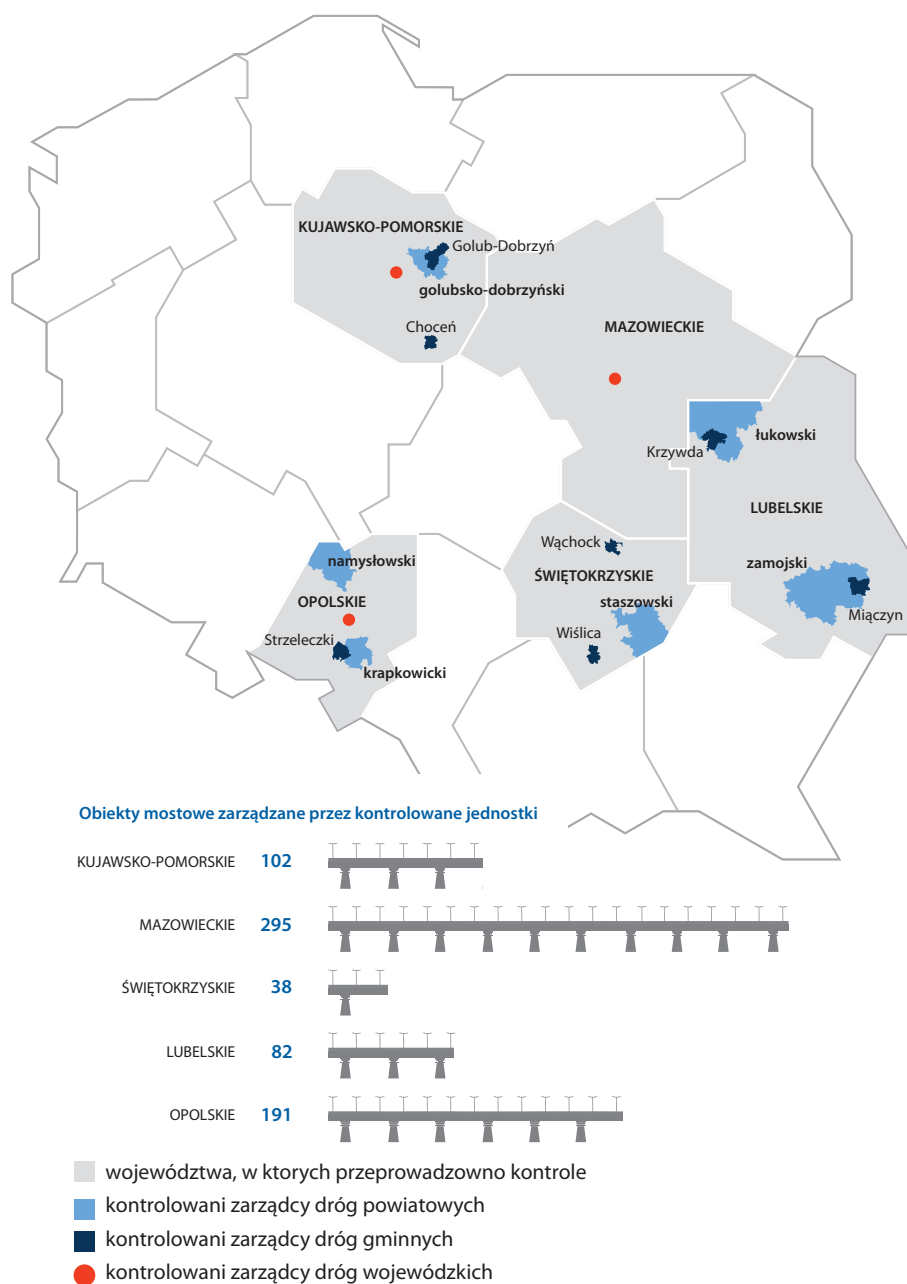
W Polsce, na koniec 2021 r., na drogach publicznych zlokalizowanych było 38,6 tys. obiektów mostowych oraz 779 tuneli i przejść podziemnych. Zarządzali nimi zarządcy dróg, w ciągach których zlokalizowano te obiekty, tj. obiektami inżynierskimi na drogach krajowych zarządzał Generalny Dyrektor DKiA, na drogach wojewódzkich – zarządy województw, powiatowych – zarządy powiatów, a gminnych – wójtowie, burmistrzowie lub prezydenci miast.

Przepisy prawa, tj. ustawa Prawo budowlane oraz ustawa o drogach publicznych, nałożyły szereg obowiązków na zarządców dróg i obiektów inżynierskich, m.in. obowiązek wykonywania okresowych kontroli zarządzanych obiektów inżynierskich, polegających w szczególności na sprawdzeniu ich stanu technicznego, a także obowiązek utrzymywania tych obiektów. Minister Infrastruktury w rozporządzeniu w sprawie numeracji i ewidencji określił natomiast jednolite wymagania, dotyczące sposobu ustalania oceny stanu technicznego drogowego obiektu inżynierskiego oraz skalę i kryteria oceny tego stanu i głównych elementów obiektu.

Najwyższa Izba Kontroli dwukrotnie w latach 2015–2020¹ skontrolowała zarządców dróg publicznych i dokonała oceny realizowanych przez nich obowiązków w zakresie utrzymywania obiektów inżynierskich. Dwukrotnie sformułowane przez Izbę oceny wskazywały na niedostateczne działania zarządców dróg na rzecz poprawy stanu technicznego zarządzanych obiektów inżynierskich, szczególnie na drogach zarządzanych przez organy samorządu.

Niniejszą kontrolą objęto niekontrolowanych wcześniej zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie województw: kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, mazowieckiego, opolskiego i świętokrzyskiego. Pomocniczym kryterium doboru jednostek do kontroli w przypadku dróg gminnych był fakt nieprzekazywania informacji o zarządzanej sieci dróg Generalnemu Dyrektorowi DKiA.

¹ Kontrole: P/15/033 (od 16.03. do 31.07.2015 r.) i P/20/072 (od 11.08. do 1.12.2020 r.).



Źródło: opracowanie własne NIK.

Na terenie województw objętych kontrolą znajdowało się 5,8 tys. obiektów mostowych oraz 106 tuneli i przejść podziemnych, zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Kontrola dotyczyła 712 obiektów mostowych, tuneli i konstrukcji oporowych oraz 6546 przepustów zarządzanych przez trzech zarządców dróg wojewódzkich, sześciu zarządców dróg powiatowych i siedmiu zarządców dróg gminnych.

2. OCENA OGÓLNA

Kontrolowani zarządcy nie zapewnili właściwego stanu technicznego i estetycznego części drogowych obiektów inżynierskich

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działania kontrolowanych zarządców dróg samorządowych prowadzone na rzecz zapewnienia należytego stanu technicznego i estetycznego oraz bezpiecznego użytkowania zarządzanych przez nich drogowych obiektów inżynierskich.

Większość² zarządców nie przeprowadzała regularnie okresowych kontroli stanu technicznego części drogowych obiektów inżynierskich będących w ich zarządzie. Przy tym część tych kontroli została przeprowadzona lub udokumentowana nierzetelnie, a stwierdzono także przypadki wykonywania kontroli okresowych przez osoby niemające uprawnień do ich przeprowadzania.

Kontrolowani zarządcy nie zapewnili właściwego stanu technicznego części drogowych obiektów inżynierskich, a realizując w minimalnym zakresie prace utrzymaniowe oraz przeprowadzając nieznaczące naprawy i remonty doprowadzali do ich degradacji technicznej. W konsekwencji obiekty inżynierskie nie były utrzymywane w należyтым stanie technicznym, co potwierdziły oględziny 139 obiektów mostowych i przepustów przeprowadzone w ramach kontroli NIK. Aż 34% obiektów objętych tymi oględzinami stwarzało niebezpieczeństwo zagrożenia zdrowia lub życia ich użytkowników, a 4% obiektów groziła katastrofa budowlana. Okresowe kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich przeprowadzone przez ich zarządców wykazały, że najgorszy był stan techniczny obiektów zlokalizowanych na drogach gminnych, na których w 56% przypadków stan ten oceniono jako „przedawaryjny” lub „niedostateczny”. Na drogach powiatowych „przedawaryjny” lub „niedostateczny” stan techniczny obiektów inżynierskich stwierdzono w przypadku 25% obiektów będących w zarządzie kontrolowanych zarządców dróg powiatowych, zaś 56% obiektów oceniono jako „niepokojący”. Zdecydowanie najlepszy był stan techniczny obiektów inżynierskich zlokalizowanych na drogach wojewódzkich, na których stan 39% obiektów oceniono jako „zadowalający”. Stan techniczny drogowych obiektów inżynierskich był wypadkową wielu czynników m.in. wieku obiektu mostowego i nakładów przeznaczonych na jego utrzymanie, a konsekwencją pogorszenia się stanu technicznego tych obiektów było zmniejszenie bezpieczeństwa ich użytkowania. Środki finansowe zaplanowane i wydatkowane przez zarządców drogowych obiektów inżynierskich na utrzymanie, ochronę i remonty tych obiektów były niewspółmiernie niskie w stosunku do potrzeb zidentyfikowanych w toku kontroli okresowych.

Ponad połowa³ kontrolowanych zarządców nierzetelnie prowadziła ewidencję zarządzanych obiektów inżynierskich niezgodnie z wymaganiami uzupełniając książki obiektów mostowych, wykazy obiektów mostowych, tuneli i przepustów. Stwierdzono także przypadki, w których zarządcy dróg nie ujmowali w ewidencji części obiektów inżynierskich będących w ich zarządzie. Żaden kontrolowany zarządca dróg gminnych, pomimo ustawowego obowiązku, nie przekazywał regularnie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacji o sieci zarządzanych dróg publicznych i nakładach ponoszonych na ich budowę, przebudowę i remonty.

Skontrolowani zarządcy dróg w większości⁴ nie zapewnili rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych, nie ujmując w nich znacznej części drogowych obiektów inżynierskich będących w ich zarządzie.

² Tj. 12 na 16 objętych kontrolą.

³ Tj. 9 na 16 objętych kontrolą.

⁴ Tj. 14 na 16 objętych kontrolą.

3. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) 75% kontrolowanych zarządców dróg⁵ działając nielegalnie nie przeprowadzało obligatoryjnych kontroli technicznych części zarządzanych obiektów inżynierskich. Stanowiło to naruszenie obowiązku określonego w art. 20 pkt 10 udp oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego, które to przepisy nakazywały raz w roku sprawdzenie stanu technicznego zarządzanych obiektów, a raz na pięć lat sprawdzenie stanu technicznego, przydatności obiektu do użytkowania, oraz estetyki i otoczenia. Praktycznie wszyscy kontrolowani zarządcy dróg gminnych nie wypełnili ww. obowiązku przeprowadzenia kontroli. Przy czym trzech zarządców dróg gminnych⁶ dopiero w toku kontroli NIK zidentyfikowało obiekty mostowe na zarządzanych drogach, które należało objąć obligatoryjnymi okresowymi kontrolami stanu technicznego. Zarządcy dróg powiatowych z reguły realizowali obowiązek przeprowadzania kontroli okresowych obiektów inżynierskich. Zidentyfikowane u zarządców dróg powiatowych nieprawidłowości dotyczyły głównie niewykonywania lub nieudokumentowania kontroli okresowych przepustów drogowych o świetle pionowym równym lub większym 1,5 m. Zarządcy niewykonywanie kontroli okresowych przepustów tłumaczyli realizacją tego obowiązku podczas przeprowadzania kontroli okresowych dróg. Dokumentacja powstała po tych kontrolach dróg nie potwierdziła jednak, przeprowadzenia wymaganych czynności kontrolnych w stosunku do przepustów zlokalizowanych w ciągach dróg poddanych kontroli przez zarządców. Jednostkowe przypadki niewykonania kontroli okresowych drogowych obiektów inżynierskich zarówno przez zarządców dróg powiatowych, jak i wojewódzkich, były spowodowane niewiedzą o konieczności przeprowadzenia kontroli rocznych w stosunku do remontowanych obiektów. Szczególny przykład nierzetelnego nadzoru stwierdzono w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, w którym dokonano odbioru protokołu z okresowej kontroli stanu technicznego wiaduktu kolejowego zamiast położonego poniżej tunelu drogowego. Powyższa praca została odebrana bez uwag pomimo ewidentnej pomyłki, którą wykazała dopiero kontrola NIK. [str. 31–34]

75% skontrolowanych nie przeprowadzała okresowych kontroli stanu technicznego

Kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich w większości były wykonywane przez osoby posiadające uprawnienia konieczne do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie określonych przepisami z art. 12 ust. 1 pkt. 5, ust. 2 oraz ust. 7 Prawa budowlanego bądź regulacjami wewnętrznymi. Stwierdzono jednak przypadki (25% kontrolowanych) wykonywania kontroli przez osoby nieposiadające takich uprawnień i to zarówno przez pracowników zarządców dróg jak i firmy zewnętrzne. [str. 33–34]

Kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich

Z przeprowadzonych kontroli stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich sporządzano protokoły, które na ogół zawierały wymagane elementy m.in.: datę przeprowadzenia kontroli, imię i nazwisko, a także numer uprawnień osoby przeprowadzającej kontrolę i określenie

Dokumentowanie kontroli stanu technicznego obiektów inżynierskich

⁵ Kontrolą objęto 16 jednostek w tym: trzech zarządców dróg wojewódzkich, sześciu zarządców dróg powiatowych i siedmiu zarządców dróg gminnych.

⁶ Gminy: Chocień, Krzywda i Strzelczki.

kontrolowanego obiektu. Do protokołów zwykle dołączono wymagane przepisami kopie zaświadczeń lub decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności. Jednak w 69% kontrolowanych jednostek stwierdzono nieprawidłowości w protokołach kontroli okresowych obiektów mostowych polegające głównie na niewskazaniu zakresu niewykonanych zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli, niesformułowaniu zaleceń pomimo stwierdzenia nieprawidłowości lub sformułowaniu zaleceń pomimo niestwierdzenia nieprawidłowości. Stanowiło to naruszenie obowiązku określonego w art. 62a ust. 2 pkt 7 i 9 Prawa budowlanego, który stanowi, że protokół z kontroli zawiera m.in. zalecenia, jeżeli zostały stwierdzone nieprawidłowości oraz zakres niewykonanych zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli. [str. 33–34]

Zarządcy
nie wykorzystywali
wyników okresowych
kontroli stanu
technicznego

Zarządcy dróg samorządowych w przeważającej większości przypadków nie wykorzystywali wyników okresowych kontroli stanu technicznego obiektów inżynierskich i nie formułowali w oparciu o nie planów utrzymania obiektów mostowych. [str. 38–40]

Wyniki oględzin
obiektów inżynierskich

Oględziny 139 obiektów mostowych i przepustów dokonane w ramach kontroli NIK wykazały m.in., że: że 4% poddanych oględzinom obiektów było zagrożonych katastrofą budowlaną, a 31% obiektów stwarzało zagrożenie ruchu publicznego lub zagrożenie życia lub zdrowia użytkowników tych obiektów. [str. 38–45]

Obiekty inżynierskie
zagrożające
bezpieczeństwu ruchu
publicznego

Najwięcej drogowych obiektów inżynierskich zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego i bezpieczeństwu użytkowników ruchu drogowego zidentyfikowano na drogach powiatowych⁷. Natomiast stan techniczny obiektów mostowych i przepustów zlokalizowanych na drogach gminnych zarządzanych przez wójtów i burmistrzów był w większości „przedawaryjny” i „niedostateczny”, przy czym kontrolowani zarządcy dróg gminnych w latach 2020–2022 (30 czerwca) na utrzymanie i ochronę obiektów inżynierskich nie przeznaczali żadnych środków. [str. 31–33]

Wykonywane w 2021 r. przez zarządców dróg samorządowych okresowe kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich wykazały, że obiekty mostowe zlokalizowane na drogach gminnych osiągały najniższe oceny i pozostawały w stanie „przedawaryjnym” (31%) lub „niedostatecznym” (25%), w przypadku tych obiektów stwierdzono uszkodzenia obniżające ich przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy lub stwierdzono nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące ich przydatność użytkową. Natomiast zdecydowana większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach powiatowych pozostawała w stanie „niepokojącym” (56%), tj. wykazywała uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej ich eksploatacji. Większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach wojewódzkich pozostawała w stanie „zadowolającym” (39%) lub „niepokojącym” (44%), tj. wskazującym

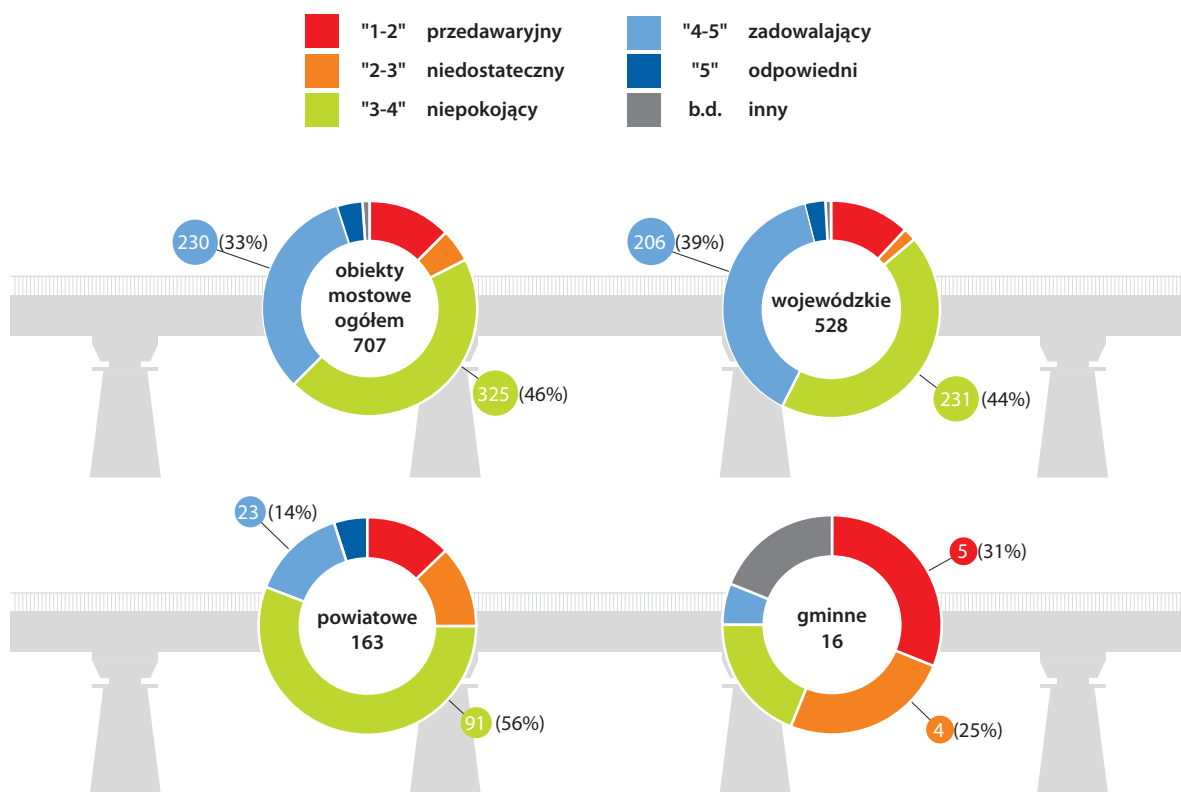
⁷ W powiatach staszowskim, łukowskim, zamojskim i namysłowskim.

SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI

na zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny lub uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji obiektu. [str. 28–31]

Infografika nr 2

Stan techniczny obiektów mostowych (stan na koniec 2021 r.)



Źródło: opracowanie własne NIK.

NIK negatywnie oceniła działania związane z utrzymaniem obiektów mostowych i przepustów prowadzone przez 50% kontrolowanych zarządców dróg samorządowych. Brak działań części zarządców prowadziło do pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej zarządzanych obiektów. Oceny stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów uzyskiwane po okresowych kontrolach wskazywały często na „niedostateczny” lub „przedawaryjny” stan ocenianych elementów konstrukcji, wykazywały także, że uszkodzenia obniżały przydatność użytkową obiektu, ale były możliwe do naprawy. Jednak przez kolejne lata większość zarządców nie dokonywała koniecznych napraw, ograniczając swoje działania do pielęgnacji zieleni lub prac koniecznych do wykonania w sytuacjach awaryjnych, co prowadziło do degradacji obiektów mostowych i przepustów. [str. 31–33]

Konsekwencją braku działań było pogorszenie sprawności technicznej obiektów inżynierskich

Kontrolowani zarządcy dróg wojewódzkich i powiatowych corocznie opracowywali plany finansowania obejmujące limity wydatków m.in. w zakresie bieżącego utrzymania, remontów, przebudowy i budowy drogowych obiektów inżynierskich lub ujmowali te wydatki w planach finansowych jednostki. Jednak przygotowując te plany w niewielkim zakresie wykorzystywali zalecenia sformułowane w toku kontroli okresowych stanu technicznego obiektów inżynierskich. Zarządcy dróg gminnych nie

Plany finansowania utrzymania i budowy drogowych obiektów inżynierskich

opracowywali planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, wskazując jako przyczynę tego zaniechania niewielkie środki finansowe, którymi dysponowały samorządy na utrzymanie zarządzanej infrastruktury. [str. 24–25]

Najwyższe kwotowo wydatki na drogowe obiekty inżynierskie ponosili zarządcy dróg wojewódzkich, łącznie w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) trzech kontrolowanych zarządców wydatkowało 121 486,2 tys. zł, w tym tylko jeden zarządca⁸ budował nowe obiekty mostowe wydając na nie 38 147,1 tys. zł. Na przebudowę drogowych obiektów inżynierskich kontrolowani zarządcy dróg wojewódzkich wydatkowali łącznie 71 436,5 tys. zł⁹, a na ich remonty, utrzymanie i ochronę wydatkowali łącznie 11 486,2 tys. zł, tj. uśredniając¹⁰ na jeden obiekt mostowy wydatkowali 8,7 tys. zł rocznie. Sześciu kontrolowanych zarządców dróg powiatowych w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) łącznie na budowę, remonty i utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich wydatkowało 3336,4 tys. zł, z tego tylko jeden zarządca dróg powiatowych¹¹ budował nowe obiekty mostowe (dwa mosty zniszczone przez powódź) wydając na ten cel łącznie 2525,7 tys. zł. Na remonty, utrzymanie i ochronę obiektów inżynierskich zarządcy dróg powiatowych wydatkowali łącznie 764,4 tys. zł, tj. uśredniając¹² na jeden obiekt mostowy wydatkowali 1,9 tys. zł rocznie [str. 24–30]

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) kontrolowanych siedmiu zarządców dróg gminnych nie przebudowywało i nie budowało nowych obiektów mostowych lub przepustów. Prowadzili oni wyłącznie drobne prace remontowe wymuszone katastrofalnym stanem technicznym zarządzanych obiektów inżynierskich. Łącznie w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) cztery gminy (z siedmiu objętych kontrolą) na remonty wydatkowały zaledwie 124,7 tys. zł, a pozostałe trzy nie przeznaczyły na remonty żadnych środków. W tym samym okresie kontrolowane gminy nie przeznaczały żadnych środków na utrzymanie i ochronę zarządzanych obiektów inżynierskich. Uśredniając¹³ na jeden obiekt mostowy kontrolowani zarządcy dróg gminnych na remonty wydatkowali 1,7 tys. zł rocznie. [str. 30]

Błędy w prowadzonej dokumentacji stwierdzono w 63% kontrolowanych jednostek

Skontrolowani zarządcy dróg samorządowych prowadzili ewidencję zarządzanych odcinków dróg publicznych i obiektów inżynierskich zarówno w formie papierowej jak i elektronicznej. W większości skontro-

⁸ Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

⁹ W kwocie 16 131,1 tys. zł wykazanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy uwzględniono przebudowę całych odcinków dróg ze zlokalizowanymi tam obiektami inżynierskimi.

¹⁰ Wyliczenie obejmuje wszystkie poniesione koszty z kategorii remonty, utrzymanie – ochrona i ilość zarządzanych obiektów mostowych, nie uwzględnia kosztów poniesionych na utrzymanie, remonty i ochronę zarządzanych przepustów.

¹¹ Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie.

¹² Wyliczenie obejmuje wszystkie poniesione koszty z kategorii remonty, utrzymanie – ochrona i ilość zarządzanych obiektów mostowych, nie uwzględnia kosztów poniesionych na utrzymanie, remonty i ochronę zarządzanych przepustów.

¹³ Wyliczenie obejmuje wszystkie poniesione koszty z kategorii remonty, utrzymanie – ochrona i ilość zarządzanych obiektów mostowych, nie uwzględnia kosztów poniesionych na utrzymanie, remonty i ochronę zarządzanych przepustów.

lowanych jednostek (tj. 63%) stwierdzono błędy w prowadzonej dokumentacji polegające m.in. na nieprowadzeniu ksiąg dróg, ksiąg obiektów mostowych, a także wykazów obiektów mostowych, tuneli i przepustów lub nierzetelnym wypełnianiu tej dokumentacji. [str. 17–18]

Żaden ze skontrolowanych zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych¹⁴ nie aktualizował map ewidencyjnych dróg pomimo obowiązku określonego przepisem § 3 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg. Kontrolowani Zarządcy jako przyczynę niedokonywania aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych dróg i w konsekwencji nieprzekazywania ich do GDDKiA (w przypadku dróg wojewódzkich) i do zarządów dróg wojewódzkich (w przypadku dróg powiatowych) wskazywali trudności organizacyjno-kadrowe oraz brak zmian na zarządzanej sieci dróg. Zarządcy dróg nierzetelnie prowadzili także wykazy mostów i przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m (31% kontrolowanych) i książki obiektów mostowych (56% kontrolowanych), nie wypełniając ich zgodnie z dyspozycją zawartą w przepisach § 9 ust. 1 pkt 4 i 6 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji. Część zarządców dróg samorządowych nie prowadziła wykazów zarządzanych obiektów mostowych (13% kontrolowanych) oraz ksiąg obiektów mostowych (6% kontrolowanych), co stanowiło naruszenie obowiązku określonego w art. 20 pkt 9 udp zobowiązującego zarządcę dróg do prowadzenia ewidencji m.in.: dróg, obiektów mostowych, tuneli i przepustów. W szczególności trzech zarządców dróg gminnych¹⁵ nie miało wiedzy o znajdujących się na ich terenie obiektach mostowych i dopiero w toku kontroli NIK wójtowie uzupełnili dokumentację zarządzanych dróg. [str. 17–21]

Pomimo obowiązku określonego przepisem § 6 ust. 1–3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, który stanowi, że na podstawie zgłoszenia właściwego zarządcy drogi, jednolity numer inwentarzowy (dalej: JNI) nadaje Generalny Dyrektor DKiA, a numer ewidencyjny przepustu nadaje samodzielnie zarządca drogi, aż 56% kontrolowanych zarządców nie występowało do Generalnego Dyrektora DKiA o nadanie JNI zarządzanym obiektom mostowym, a 63% kontrolowanych nie nadawała numerów ewidencyjnych zarządzanym przepustom. Żaden z siedmiu kontrolowanych zarządców dróg gminnych nie wystąpił do Generalnego Dyrektora DKiA o nadanie JNI wszystkim zarządzanym obiektom mostowym, co było wynikiem m.in. nieujęcia w ewidencji części zarządzanych obiektów mostowych oraz braku wiedzy zarządców dróg gminnych o konieczności ich nadania. [str. 17–21]

Zarządcy dróg nie ujmowali w prowadzonej ewidencji części mostów objętych zarządem (31% kontrolowanych), a także przepustów (13% kontrolowanych), w jednym przypadku stwierdzono objęcie ewidencją obiektu mostowego nie będącego w zarządzie powiatu. Stanowiło to naruszenie obowiązku określonego w przepisach art. 20 ust. 9 udp uszczegółowionego w § 13 i § 15 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, który

56% kontrolowanych nie występowało do Generalnego Dyrektora DKiA o nadanie JNI zarządzanym obiektom

31% zarządców dróg nie ujęło w prowadzonej ewidencji części mostów objętych zarządem

¹⁴ Zarządcy dróg gminnych są zwolnieni z tego obowiązku.

¹⁵ Gminy: Chocień, Krzywda i Strzelczki.

Zarządcy dróg gminnych nie przekazywali do GDDKiA informacji o sieci dróg

stanowi, że zarządca drogi sporządza i prowadzi książki obiektu mostowego osobno dla każdego obiektu mostowego oraz osobne wykazy m.in. obiektów mostowych i przepustów. [str. 17–21]

Kontrolowani zarządcy dróg gminnych, pomimo obowiązku określonego w przepisie art. 20 ust. 9a udp uszczegółowionego w § 2 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg, nie przekazywali do GDDKiA informacji o sieci dróg publicznych za lata 2019–2021 r. lub przekazywali te informacje z opóźnieniem. Informacje o sieci dróg przekazywane rokrocznie przez zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych samorządowych nie były w części (25% kontrolowanych) rzetelne, ponieważ zawierały m.in. nieprecyzyjne dane w zakresie liczby i długości obiektów mostowych i tuneli. [str. 21–22]

88% zarządców dróg samorządowych nie zapewniło rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) 88% kontrolowanych zarządców dróg samorządowych nie zapewniło rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych, stosownie do obowiązku określonego w art. 24 uor. W księgach rachunkowych większości zarządców dróg nie ujęto znacznej części zarządzanych przez nich obiektów inżynierskich. [str. 23–24]

Plany rozwoju sieci drogowej

Zarządcy dróg wojewódzkich i powiatowych zgodnie z art. 20 pkt 1 udp opracowywali plany rozwoju sieci drogowej, a większość (75% kontrolowanych) przygotowała także plany finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, o których mowa w art. 20 pkt 2 udp. W większości przypadków przygotowane plany rozwoju sieci drogowej zawierały analizę stanu sieci dróg i kierunki działania w celu poprawy i modernizacji sieci dróg, a także określały ciągi dróg, na których planowano remonty, przebudowy lub modernizacje. W planach zarządcy dróg zwykle nie wyodrębniali zadań do wykonania na drogowych obiektach inżynierskich. W przypadku 4 zarządców (25% kontrolowanych) stwierdzono, że nie przekazali oni opracowanego i zatwierdzonego planu organom właściwym do sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego, pomimo obowiązku określonego w przepisie art. 35 ust. 1 udp lub nie przekazali go terminowo. Kontrolowanych siedmiu zarządców dróg gminnych nie opracowywało planów rozwoju sieci drogowej jako przyczynę takiego zaniechania wskazując brak wiedzy o takim obowiązku lub trudności organizacyjne. [str. 24–25]

Kontrole organów nadzoru budowlanego

Stan techniczny drogowych obiektów inżynierskich, co prawda był przedmiotem zainteresowania nadzoru budowlanego, ale zarówno wojewódzcy inspektorzy nadzoru budowlanego, jak i powiatowi inspektorzy nie przeprowadzili w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) znaczącej liczby regularnych kontroli utrzymania drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Łącznie w ww. okresie pięciu wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego (w województwie: mazowieckim, lubelskim, kujawsko-pomorskim, opolskim i świętokrzyskim) przeprowadziło 52 kontrole, z tego 28 kontroli przeprowadził Świętokrzyski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, a powiatowi inspektorzy przeprowadzili tych kontroli zaledwie dziewięć. [str. 44–45]

Zarządcy dróg realizując zalecenia po okresowych kontrolach stanu technicznego zmieniali m.in. sposób organizacji ruchu na zarządzanych obiektach mostowych poprzez ograniczenie dopuszczalnej masy pojazdów na obiekcie inżynierskim. Jednak w większości przypadków wprowadzeniu ograniczeń nie towarzyszyło wyznaczenie objazdu dla pojazdów ciężarowych. Powodowało to sytuację, w której pomimo wprowadzenia ograniczenia dopuszczalnej masy pojazdów na obiekcie odbywał się normalny ruch pojazdów w tym pojazdów, których parametry przekraczały wprowadzone ograniczenia. [str. 44–45]

Ograniczenia
dopuszczalnej masy
pojazdów na obiektach
inżynierskich

Policja i Inspekcja Transportu Drogowego deklarowały, że prowadzą kontrole przestrzegania przez kierowców ograniczeń wprowadzanych przez zarządców dróg w tym w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów mostowych, jednak nie dokumentowały prowadzenia takich kontroli także i nie przedstawiły w tym zakresie żadnych statystyk. [str. 44–45]

Kontrole ruchu
drogowego

4. WNIOSKI

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę¹⁶ na niezapewnienie właściwego stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich przez ich zarządców. W związku ze stwierdzonymi w toku kontroli NIK nieprawidłowościami w obszarze monitorowania stanu technicznego obiektów inżynierskich oraz ich utrzymania i ewidencjonowania, mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo użytkowników tych obiektów inżynierskich, NIK wnioskuje o:

Do zarządców dróg
samorządowych

1. Wdrożenie działań naprawczych, eliminujących przyczyny stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie monitorowania stanu technicznego, ewidencjonowania zarządzanych obiektów inżynierskich i prowadzenia ksiąg rachunkowych.
2. Podjęcie współpracy z Policją i Wojewódzkimi Inspektorami Transportu Drogowego w celu zapewnienia skutecznej ochrony drogowych obiektów inżynierskich.

Zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania zarządzanych drogowych obiektów inżynierskich, m.in. poprzez przeznaczenie na ich utrzymywanie środków finansowych w kwotach odpowiadających zidentyfikowanym potrzebom.

¹⁶ Na ten problem NIK wskazywała w informacjach o wynikach kontroli P/20/072/LLO „Utrzymanie obiektów mostowych i przepustów w ciągu dróg publicznych w województwie łódzkim” opublikowana w 2021 r. oraz P/15/033/KIN „Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową” opublikowana w 2016 r.

5. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

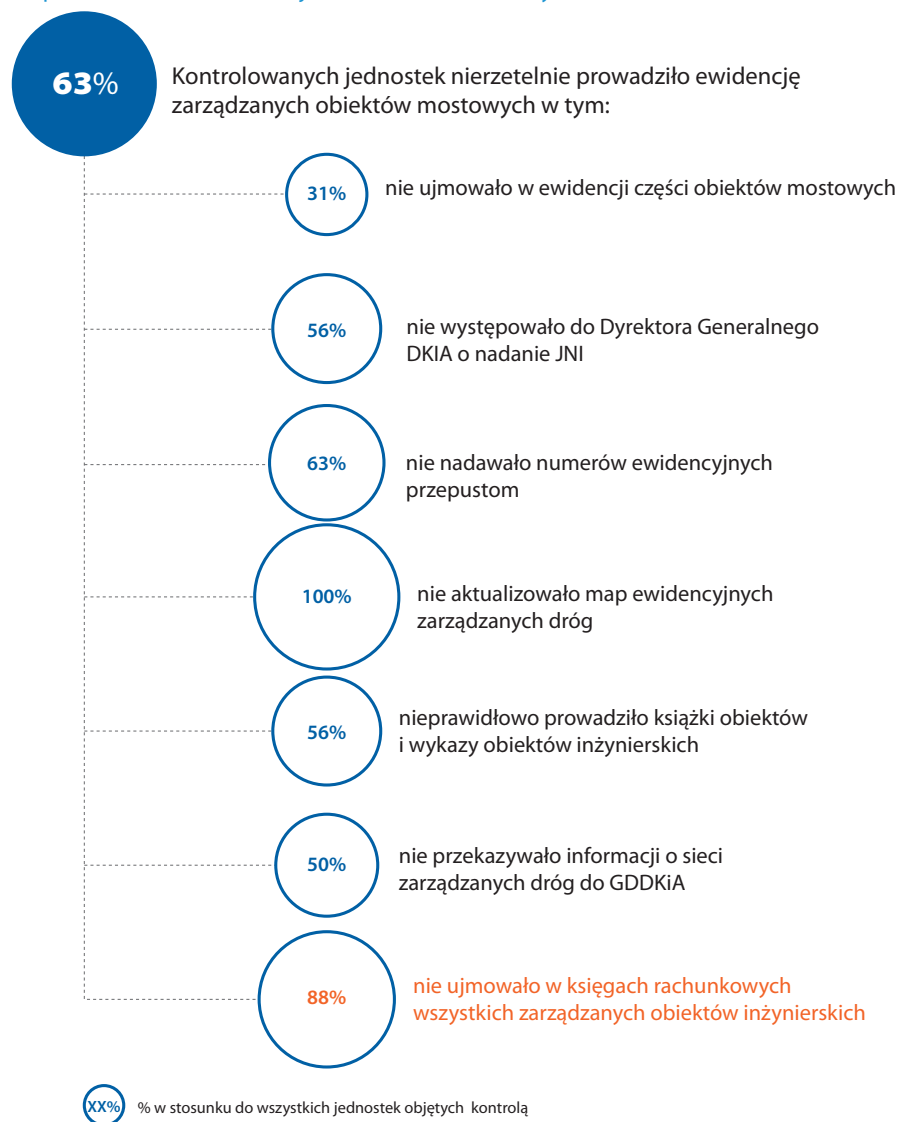
5.1. Ewidencjonowanie drogowych obiektów inżynierskich

Stosownie do obowiązku określonego w przepisie art. 20 pkt 9 udp zarządcy dróg zobowiązani byli do prowadzenia ewidencji zarządzanych odcinków dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich, dokumentacja ta zgodnie z dyspozycją zawartą w § 9 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji powinna zawierać w przypadku dróg m.in.: książkę drogi, dziennik objazdu dróg, mapę techniczno-eksploatacyjną dróg publicznych, a w przypadku obiektów inżynierskich: książki obiektów mostowych oraz tuneli, karty obiektów mostowych, wykazy obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów. Tymczasem w większości skontrolowanych jednostek (tj. 63%) stwierdzono błędy w prowadzonej dokumentacji polegające m.in. na nieprowadzeniu książek dróg, książek obiektów mostowych, a także wykazów obiektów mostowych, tuneli i przepustów lub nierzetelnym wypełnianiu tej dokumentacji.

Prowadzenie ewidencji zarządzanych odcinków dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich

Infografika nr 3

Nieprawidłowości w ewidencjonowaniu obiektów inżynierskich



Źródło: opracowanie własne NIK.

Żaden skontrolowany zarządca dróg wojewódzkich i powiatowych nie aktualizował map ewidencyjnych dróg pomimo obowiązku określonego w przepisie § 3 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji (zarządcy dróg gminnych są zwolnieni z tego obowiązku).

Zarówno Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu w latach 2020–2021 nie dokonywał aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych dróg i nie przekazywał ich do GDDKiA, tłumacząc to problemami organizacyjno-kadrowymi. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy od czasu wymiany w 2015 r. systemu komputerowego ewidencji dróg wojewódzkich, nie sporządzał mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg pomimo obowiązku określonego w § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji w konsekwencji nie przekazywał map do GDDKiA.

Zarządcy dróg nierzetelnie prowadzili wykazy mostów i przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m (31% kontrolowanych) i książki obiektów mostowych (56% kontrolowanych), nie wypełniając ich zgodnie z dyspozycją zawartą w przepisie § 9 ust. 1 pkt 4 i 6 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji. Część kontrolowanych zarządców dróg samorządowych nie prowadziła wykazów zarządzanych obiektów mostowych (13% kontrolowanych) oraz ksiąg obiektów mostowych (6% kontrolowanych), co stanowiło naruszenie obowiązku określonego w art 20 pkt 9 udp zobowiązującego zarządcę dróg do prowadzenia ewidencji m.in.: dróg, obiektów mostowych, tuneli i przepustów. A 63% kontrolowanych nie nadawało numerów ewidencyjnych zarządzanym przepustom pomimo obowiązku określonego przepisem § 6 ust. 1–3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, który stanowi, że zarządca drogi ustala numer ewidencyjny przepustów, a JNI nadaje Generalny Dyrektor DKiA na podstawie zgłoszenia właściwego zarządcy drogi.

Ewidencja obiektów mostowych i tuneli prowadzona przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich nie była kompletna gdyż pięciu obiektom mostowych (z 291 objętych zarządem) oraz dwóm tunelom (z czterech w zarządzie) nie nadano JNI, co było niezgodne z § 6 ust. 3 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji, czterem obiektom mostowym przypisano JNI w formie niezgodnym z określonym w § 6 ust. 4 ww. rozporządzenia (JNI powinno być liczbą ośmiocyfrową), a 25 z 561 przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, nie nadano numeru ewidencyjnego. Zbiorcze wykazy przepustów prowadzone przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz wykazy przepustów prowadzone przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy nie zawierały części danych wyszczególnionych we wzorze nr 4 załącznika nr 6 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, tj. m.in.: wyszczególnienia urządzeń obcych, normatywu, wg którego zaprojektowano lub przebudowano obiekt, aktualnej nośności użytkowej. Prowadzona przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ewidencja nie była aktualizowana w terminach określonych w § 16 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, tj. na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający. Wykaz obiektów mostowych nie zawierał

czterech obiektów mostowych przekazanych do Zarządu w 2021 r. – dwa z GDDKiA i dwa z gminy Nakło nad Notecią, a zawierał cztery inne obiekty, które nie powinny tam figurować, gdyż trzy obiekty mostowe zostały przekazane w 2020 r. do powiatu świeckiego, a jeden został przebudowany na przepust. Ponadto w siedmiu przypadkach na dwadzieścia objętych próbą lokalizacja w kilometrach wskazana w książkach obiektów mostowych, wykazach obiektów mostowych i protokołach z kontroli okresowych były różne, przykładowo obiekt mostowy o nr: JN1 02090016 w książce obiektu mostowego i protokole z przeglądu zlokalizowano w km 63+045, podczas gdy w wykazie obiektów mostowych widnieje lokalizacja w km 62+815, JN1 2090006 w książce i protokole z przeglądu podano 31+239, podczas gdy w wykazie obiektów mostowych widnieje 31+690, JN1 2180014 w książce i protokole z przeglądu podano 18+808, podczas gdy w wykazie obiektów mostowych widnieje 17+909.

Zarządcy dróg stosownie do obowiązku określonego w § 13 i § 15 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji zostali zobowiązani m.in. do sporządzenia i prowadzenia książek obiektów mostowych osobno dla każdego obiektu oraz wykazów osobnych dla obiektów mostowych, tuneli i przepustów. Tymczasem 31% kontrolowanych nie ujmowało w prowadzonej ewidencji części mostów objętych zarządem, a 13% kontrolowanych nie sporządzało wykazu przepustów.

Zarządca dróg powiatowych w Golubiu-Dobrzyniu, nie sporządził wykazu przepustów o świetle pionowym równym lub większym niż 1,5 m określonego w § 9 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji nie nadał również 640 przepustom będącym w zarządzie numeru ewidencyjnego o którym mowa w § 7 ust. 1 ww. rozporządzenia.

Pomimo obowiązku określonego przepisem § 6 ust. 1–3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, który stanowi, że zarządca drogi ustala numer ewidencyjny przepustów, a JN1 nadaje Generalny Dyrektor DKiA na podstawie zgłoszenia właściwego zarządcy drogi. Wszystkich siedmiu kontrolowanych zarządców dróg gminnych nie wystąpiło do Generalnego Dyrektora DKiA o nadanie wszystkim zarządzanym obiektom mostowym JN1, było to wynikiem m.in. nieuwjęcia w ewidencji części zarządzanych obiektów mostowych oraz brakiem wiedzy zarządców dróg gminnych o konieczności ich nadania.

Urząd Gminy Krzywda założył w 2013 r. książki drogi 103 odcinków dróg gminnych o łącznej długości 116,6 km, które nie zawierały informacji o obiektach inżynierskich usytuowanych w ciągu tych dróg. W urzędzie nie założono i nie prowadzono ewidencji obiektów mostowych oraz przepustów na drogach gminnych, tj. książek obiektów mostowych oraz wykazu obiektów mostowych i wykazu przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, naruszając tym samym przepis art. 20 pkt 9 u.d.p. W przypadku dwóch zlokalizowanych na drogach gminnych obiektów mostowych, nie prowadzono również książek obiektu budowlanego, o których mowa w art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego. Dopiero w toku kontroli NIK na żądanie kontrolera NIK, wójt przedłożył zestawienie obiektów inżynierskich (mostów i przepustów) zlokalizowanych w ciągu

dróg gminnych sporządzone na potrzeby kontroli, obejmujące dwa mosty i 43 przepusty (w tym trzy o świetle otworu równym 150 cm). Obiekty mostowe wbudowane w ciągach dróg gminnych nie miały ustalonych JNI, co było niezgodne z § 6 ust. 1 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji. Zarządca drogi nie ustalił także numerów ewidencyjnych przepustów, wymaganych § 7 ust. 1 ww. rozporządzenia.

W Urzędzie Gminy Chocień sporządzono wykaz 97 dróg gminnych o łącznej długości łącznie 120,856 km, w tym obejmujący 32 drogi, w ciągu których wykazano 46 przepustów o średnicy od 30 do 120 cm. Jednak oględziny NIK przeprowadzone w trakcie kontroli wykazały usytuowanie w ciągu drogi gminnej nr 190792C Śmiłowice-Śmiłowice Park obiektu mostowego¹⁷, nieujętego w żadnej z ewidencji prowadzonych w urzędzie. Obiekt ten nie miał JNI oraz założonej książki obiektu mostowego. W urzędzie nie prowadzono także wykazu obiektów mostowych. Droga, na której znajdował się ww. most nie miała założonej książki drogi. Ponadto przepusty zlokalizowane w ciągu dróg gminy Chocień nie miały nadanych numerów ewidencyjnych.

Na terenie gminy Golub-Dobrzyń znajdowały się trzy obiekty mostowe dwa nad rzeką Ruziec w miejscowości Sokołowskie Rumunki oraz w miejscowości Zaręba (kładka pieszo-jezdna) i nad rzeką Drwęca w miejscowości Konstancjewo, a także 40 przepustów, wszystkie o świetle otworu mniejszym niż 150 cm. Urząd gminy w przypadku ww. mostów prowadził książki obiektów budowlanych, a w toku kontroli NIK w urzędzie założono książki obiektów mostowych, stosownie do wymogów określonych w § 9 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji. Nie prowadzono natomiast wykazu obiektów mostowych, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 6 ww. rozporządzenia. Informacje na temat występowania przepustów znajdowały się w książkach obiektu budowlanego założonych dla dróg gminnych. Analiza dokumentacji pięciu wybranych dróg potwierdziła, że w urzędzie nie prowadzono książek drogi i dziennika objazdu dróg, tj. dokumentacji, o której mowa w przepisie art. 10 ust. 11 udp. Obiekty mostowe znajdujące się na terenie gminy Golub-Dobrzyń nie miały nadanych JNI, a zarządca dróg nie wystąpił do GDDKiA o ich nadanie, co stanowiło naruszenie § 6 ust. 3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji i dopiero w trakcie kontroli NIK dokonano odpowiednich zgłoszeń.

Na terenie gminy Strzeleczały w ciągach dróg gminnych znajdowały się cztery obiekty mostowe oraz 17 przepustów o świetle otworu mniejszym niż 150 cm. Ewidencja dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów, o której mowa w art. 10 ust. 11 udp prowadzona w urzędzie gminy obejmowała natomiast dwa mosty i wszystkie przepusty. Również książki obiektów mostowych były prowadzone jedynie w przypadku dwóch spośród czterech tego typu obiektów objętych zarządem wójta¹⁸.

¹⁷ Nad rzeką Lubieńką (kilometraż drogi 190792C 0+370). Zarządca drogi nie dysponował danymi identyfikacyjnymi i technicznymi obiektu. W wyniku oględzin stanu technicznego ww. obiektu ustalono: materiał konstrukcyjny – rama żelbetowa; pomost (płyta żelbetowa zespolona z dźwigarami stalowymi) o wymiarach: 4,7 m długości i 6 m szerokości.

¹⁸ Obiekt mostowy na drodze gminnej nr 1605032 G000015.1 w lokalizacji 0+093, ulica Wodna, zwany dalej obiektem mostowym nr 1 i obiekt mostowy na drodze gminnej nr 1605032 G000015.2 w lokalizacji 0+072, ulica Wodna, zwany dalej obiektem mostowym nr 2.

Wójt nie wystąpił do GDDKIA o nadanie JNI mostom położonym w ciągach dróg gminnych, natomiast ustalił numery ewidencyjne przepustów zgodnie z § 7 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji. Książki obiektów mostowych, dwóch mostów były prowadzone niezgodnie ze wzorem określonym w Załączniku nr 4 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji.

W ciągach dróg powiatowych, zarządzanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie znajdowały się 34 mosty oraz 429 przepustów, w tym 22 o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m. Zarząd nie prowadził wykazu obiektów mostowych oraz przepustów, mimo iż obowiązki takie wynikały z art. 10 ust. 11 u.d.p. oraz § 15 ust. 1 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, zgodnie z którymi wykazy takie prowadzi się dla wszystkich obiektów mostowych i przepustów. Prowadzone w Zarządzie książki obiektów mostowych nie były aktualizowane na bieżąco tj. stosownie do obowiązku określonego w przepisach § 16 ww. rozporządzenia. Ponadto w 20 książkach obiektów mostowych stwierdzono braki tj. w żadnej z nich nie zamieszczono w części II. Parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu informacji dotyczących: dokumentacji projektowej (m.in.: autora projektu, przedmiotu opracowania, pozwolenia wodnoprawnego, pozwolenia na budowę, pozwolenia na użytkowanie, miejsca przechowywania operatu kołaudacyjnego). Wykazu protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu, przeglądów rozszerzonych przeprowadzanych co najmniej raz na pięć lat, nie podano informacji o terminach realizacji okresowych prac naprawczych zalecanych podczas kontroli. Ponadto w 16 książkach nie zamieszczono w części II. Parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu informacji dotyczących: łożysk, urządzeń dylatacyjnych i urządzeń obcych zlokalizowanych na mostach. W przypadku dwóch mostów¹⁹ których długość całkowita przekraczała 50 m Zarząd Dróg nie założył kart obiektów mostowych naruszając przepis § 14 ust. 1 ww. rozporządzenia. W Zarządzie Dróg Powiatowych nie założono nowych książek obiektów mostowych dla nowego mostu w Solcu Starym oraz odbudowanego mostu w miejscowości Podborek pozostawiając jako aktualne książki mostów, które zostały wcześniej rozebrane. Było to niezgodne z § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji stanowiącym, że dokumenty ewidencyjne, z zastrzeżeniem ust. 3, prowadzi się do czasu rozbiórki, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego. Zarządca nie wystąpił także do Generalnego Dyrektora DKiA z wnioskami o nadanie JNI ww. dwóm mostom.

Zarząd powiatu namysłowskiego zarządzał jednym wiaduktem, 33 mostami i 366 przepustami, w tym 27 przepustami o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm. Prowadzona w starostwie namysłowskim ewidencja obejmowała wymagane dokumenty tj. dla wiaduktu i mostów prowadzono książki obiektów mostowych, kartę obiektu mostowego sporządzono dla jednego mostu o rozpiętości przęsła większej niż 20 m,

¹⁹ Most w ciągu drogi powiatowej nr 0820T Połaniec–Budziska w km 2+957 w miejscowości Rybitwy o stalowej konstrukcji, długości 51,30 m i szerokości 9,90 m i most w ciągu drogi powiatowej nr 0836T Rytwiany–Łubnice w km 8+641 w miejscowości Wilkowa o konstrukcji z betonu sprężonego, długości 64,50 m i szerokości 12,10 m.

wykazy obiektów prowadzone osobno dla mostów, wiaduktów oraz dla przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m. W książkach obiektów mostowych, w rozdziale III. Wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu, w punkcie 9 Zakres robót remontowych i decyzji administracyjnych określonych w protokole okresowej kontroli, nie odnotowano zakresu robót określonych we wszystkich protokołach okresowych kontroli przeprowadzonych w 2020 r. i ośmiu w 2021 r. Ponadto w punkcie 2 data kontroli i w punktach od 5 do 8 ocena stanu technicznego w sześciu przypadkach nie odnotowano daty przeprowadzonej w 2020 r. kontroli oraz oceny stanu technicznego, a w rozdziale IV. wykaz opracowań technicznych dotyczących obiektu nie odnotowano przeprowadzonych w 2020 r. ekspertyz technicznych wiaduktu i pięciu mostów²⁰. W wykazie obiektów mostowych ujęto most, który nie stanowił własności powiatu, usytuowany na końcu drogi nr 11390 w m. Bielice/koniec most nad rzeką Kluczborska Struga. W toku kontroli, ustalono, że obiekt nie posiadał zarządcy. Wojewoda Opolski potwierdził, że droga powiatowa nr 11390 o nazwie Świerzczów–Bielice kończy się na Kluczborskiej Strudze, a dalszy odcinek drogi stanowi drogę wewnętrzną i nie została objęta decyzją Wojewody Opolskiego w sprawie nabycia nieodpłatnie ww. drogi przez Powiat. Przedmiotowy most nie został również przekazany decyzją Wojewody Opolskiego Gminie Świerzczów. A Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie poinformowało natomiast, że w karcie ewidencji cieku Kluczborska Struga występuje zapis dotyczący mostu betonowego. Wskazało też, że Wody Polskie wykonują prawa właścicielskie, w stosunku do działki, lecz nie są właścicielem mostu. Ponadto w wykazie przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m ujęto trzy przepusty, tj.: 000.111.10001021, 000.114.50002322, 000.114.50002423, których światło otworu było mniejsze niż 1,5 m. Zostały one przebudowane w 2008 r. i 2009 r., co skutkowało zmniejszeniem ich średnicy poniżej 1,5 m jednak po mimo upływu ponad 10 lat nie zaktualizowano ewidencji.

Praktycznie wszyscy kontrolowani zarządcy dróg gminnych pomimo obowiązku określonego przepisem art. 20 pkt 9a udp i § 2 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg w nie przekazywali do GDDKiA informacji o sieci dróg publicznych za lata 2019–2021 r. wyjątek stanowiła gmina Strzeleczyki, która przekazywała te informacje, lecz z opóźnieniem. Zarządcy dróg powiatowych i wojewódzkich przekazywali Generalnemu dyrektorowi DKiA informacje o sieci zarządzanych dróg jednak w przypadku 25% kontrolowanych informacje te nie były rzetelne, tj. zawierały m.in. nieprecyzyjne dane w zakresie liczby i długości obiektów mostowych i tuneli. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w przekazywanych formu-

²⁰ Wiaduktu w Namysławie, ul. Łączańska (JNI 01024913), mostu w Młokicie (JNI 01024915), mostu w Piecyskach (JNI 01024920), most w Fałkowicach (JNI 01024923), most w Osieku Dużym (JNI 01024927) i most w Kuźnicy Dąbrowskiej (JNI 01024929).

²¹ Droga nr 11110, km 6+287,4, miejscowość Włochy, światło poziome przepustu 1,2 m, światło pionowe przepustu 1,0 m.

²² Droga nr 11450, km 4+018, miejscowość Strzelce (biblioteka), światło poziome przepustu 0,8 m, światło pionowe przepustu 0,8 m.

²³ Droga nr 11450, km 6+294, miejscowość Strzelce (za nr 102), światło poziome przepustu 0,8 m, światło pionowe przepustu 0,8 m.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

larzach błędnie zaraportował liczbę i długości obiektów mostowych i tuneli: – w raporcie za 2020 r. wykazano 292 obiekty mostowe o łącznej długości 7462,13 km, gdy ich rzeczywista długość wynosiła 7437,5 km, – w raporcie za 2021 r. wykazano 289 obiektów mostowych o długości 7462,06 km, gdy stan rzeczywisty to 292 obiekty, o długości 7449,2 km²⁴, błędnie także wykazano kwoty w danych rzeczowo-finansowych o wykonanych robotach drogowo – mostowych, tj. zaniżono o 11 567 tys. zł kwotę nakładów w 2020 r. oraz o 11 076 tys. zł w 2021 r.²⁵ Podobne błędy stwierdzono w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, informacje przekazywane do GDDKiA były nierzetelne w zakresie ilości i długości mostów. W części A „Formularza danych o sieci dróg publicznych poza granicami administracyjnymi miast” za 2020 r. wykazano 71 obiektów o długości 1129,30 m, a w części B, 71 obiektów o długości 1116,7 m. W sprawozdaniu za 2020 r. wykazano łącznie 92 obiekty, podczas gdy faktycznie na koniec 2020 r. było ich 88. W sprawozdaniu za 2021 r. wykazano łącznie 96 obiektów, podczas gdy faktycznie na koniec 2021 r. było ich 92.

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) 88% kontrolowanych zarządców dróg samorządowych nie zapewniło rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych, stosownie do obowiązku określonego w art. 24 uor. W księgach rachunkowych większości zarządców dróg nie ujęto znacznej części zarządzanych przez nich obiektów inżynierskich. W przypadku tylko jednego zarządcy dróg stwierdzono prawidłowe prowadzenie ewidencji księgowej obejmującej wszystkie zarządzane drogowe obiekty inżynierskie. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu w ewidencji środków trwałych umieścił 141 obiektów mostowych o łącznej wartości 127 855 tys. zł oraz 182 przepusty o łącznej wartości 30 292,8 tys. zł. Pozostali kontrolowani zarządcy dróg samorządowych nie zapewnili rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych i nie ujęli znacznej części zarządzanych obiektów inżynierskich w księgach rachunkowych.

Tabela nr 2

Liczba obiektów inżynierskich ujętych w księgach rachunkowych zarządzających drogami

Lp.	Jednostka kontrolowana	Liczba obiektów inżynierskich w zarządzie		Liczba obiektów inżynierskich ujętych w księgach rachunkowych jednostki	
		obiekty mostowe	przepusty >=1,5m	obiekty mostowe	przepusty >=1,5m
1.	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	291	561	19	0
2.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy	92	99	22	15
3.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu	121	121	121	121

²⁴ W porównaniu z przekazanym przez MZDW zestawieniem z dnia 26.05.2022r.

²⁵ W porównaniu z wykazem „Zaplanowane i zrealizowane wydatki na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich” z dnia 10.05.2022r.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Lp.	Jednostka kontrolowana	Liczba obiektów inżynierskich w zarządzie		Liczba obiektów inżynierskich ujętych w księgach rachunkowych jednostki	
		obiekty mostowe	przepusty $\geq 1,5m$	obiekty mostowe	przepusty $\geq 1,5m$
4.	Zarząd Dróg Powiatowych w Golubiu-Dobrzyniu	6	4	0	0
5.	Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie	34	22	6	0
6.	Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie	24	30	11	4
7.	Zarząd Dróg Powiatowych w Zamościu	55	73	13	0
8.	Starostwo Powiatowe w Krapkowicach	12	9	0	0
9.	Starostwo Powiatowe w Namysłowie	33	27	2	1
10.	Urząd Gminy Chocień	1	–	0	–
11.	Urząd Gminy Golub-Dobrzyń	3	–	2	–
12.	Urząd Miasta i Gminy Wąchock	3	1	1	0
13.	Urząd Miasta i Gminy Wiślica	3	–	0	–
14.	Urząd Gminy Krzywda	2	3	0	0
15.	Urząd Gminy Miączyń	–	1	–	0
16.	Urząd Gminy Strzelczki	4	–	0	–
RAZEM		683	951	244	219

5.2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich

Obowiązek przygotowania projektu planu rozwoju sieci drogowej był zasadniczo realizowany

Zarządcy dróg zostali zobowiązani do przygotowania planów rozwoju sieci drogowej oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony dróg i drogowych obiektów inżynierskich stosownie do przepisu art. 20 pkt 1 i 2 udp. Z wyjątkiem siedmiu zarządców dróg gminnych pozostali zarządcy dróg samorządowych przygotowywali takie plany. Przygotowywane dokumenty pozostawały jednak na dużym poziomie ogólności i nie były uszczegółowiane w planach finansowania. Plany te nie stanowiły narzędzia wykorzystywanego do zarządzania siecią drogową, a raczej formalny obowiązek. Zarządcy zapewniali realizację zadań inwestycyjnych, wykonywanie remontów oraz bieżące utrzymanie obiektów mostowych oraz przepustów drogowych realizując założenia innych dokumentów planistycznych (wojewódzkich lub powiatowych) w ramach posiadanych limitów środków finansowych określonych w corocznych budżetach.

Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016–2026 został przyjęty uchwałą nr 1777/290/17 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2017 r. Zawierał on m.in. charakterystykę sieci dróg wojewódzkich, w tym ich wykaz, klasy techniczne, stan techniczny, odcinki nienormatywne, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa i odniesienie do dokumentów strategicznych. W wykazie inwestycji planowanych lub w trakcie realizacji (wg stanu na grudzień 2016 r.) zamieszczono zadania obejmujące poszczególne odcinki dróg, bez określenia zadań ściśle odnoszących się do obiektów inżynierskich. Do planu po jego przyjęciu nie wprowadzano żadnych zmian.

W przypadku czterech zarządców (25% kontrolowanych) stwierdzono, że nie przekazali oni lub nie przekazali terminowo opracowanego i zatwierdzonego planu organom właściwym do sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego, pomimo obowiązku określonego w przepisie art. 35 ust. 1 udp. Kontrolowanych siedmiu zarządców dróg gminnych nie opracowywało planów rozwoju sieci drogowej. Jako przyczynę takiego zaniechania wskazywało brak wiedzy o takim obowiązku lub trudności organizacyjne.

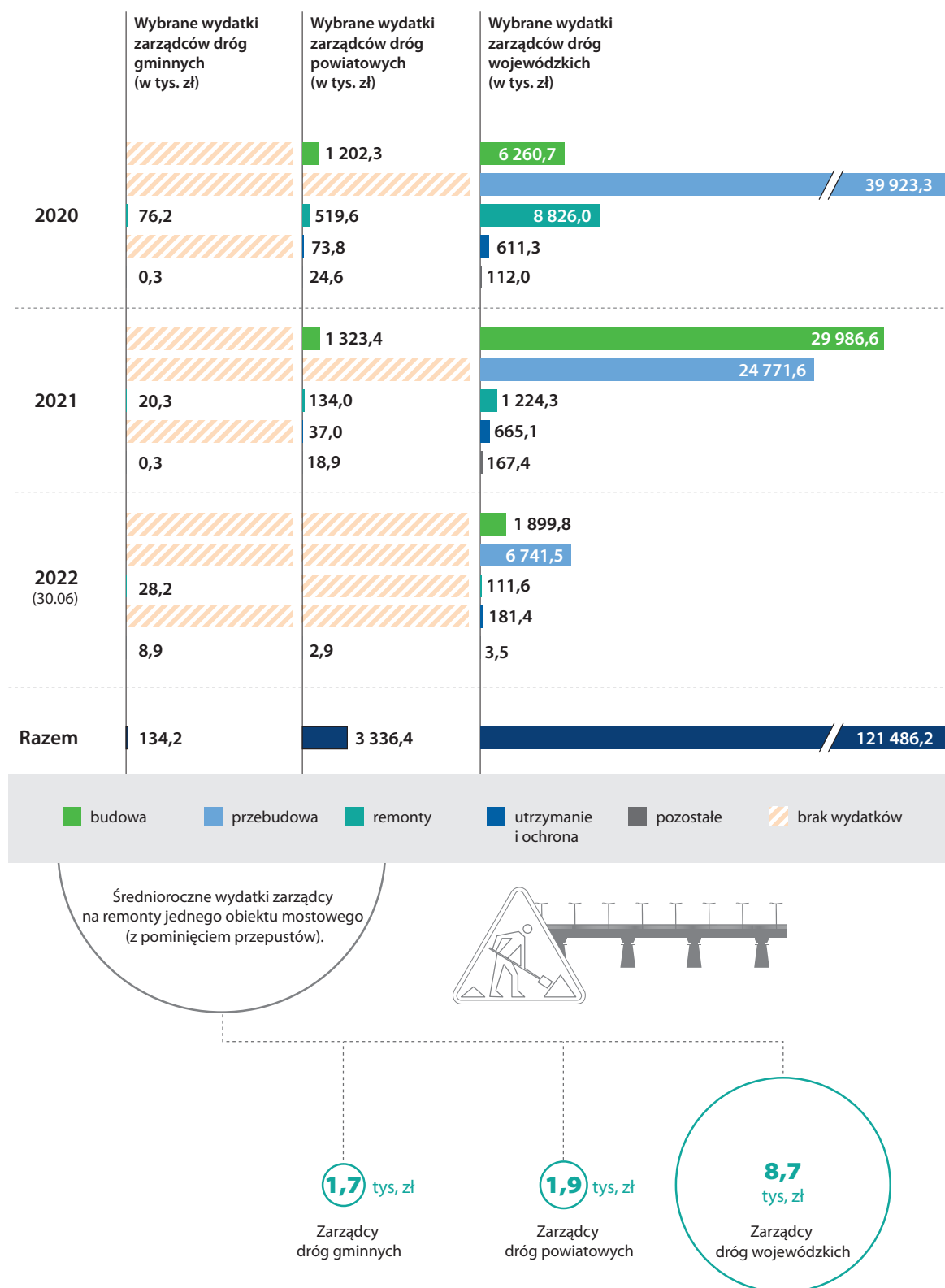
Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie przygotował projekt planu rozwoju sieci drogowej dróg powiatowych lata 2014–2020, nie zawierał on jednak zapisów dotyczących zadań związanych z remontami i modernizacją drogowych obiektów inżynierskich. Zarząd dróg powiatowych dopiero w toku kontroli NIK przygotował kolejny planu rozwoju sieci drogowej obejmujący okres od 1 stycznia 2021 r. do 4 kwietnia 2022 r. oraz od 5 kwietnia 2022 r. Plan rozwoju sieci drogowej dróg powiatowych na terenie powiatu staszowskiego na lata 2022–2030. Dokumentu tego nie przekazano niezwłocznie po sporządzeniu organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego. Plan ten zawierał zapisy dotyczące planowanych remontów 10 mostów o szacunkowej wartości 5600 tys. zł, nie wskazano jednak terminów realizacji tych remontów.

Zarząd powiatu namysłowskiego przyjął plan rozwoju i finansowania sieci dróg powiatowych w powiecie namysłowskim na lata 2020–2030. W dokumencie tym przedstawiono m.in. charakterystykę dróg, stan techniczny dróg i obiektów mostowych. Plan ten przekazano gminom powiatu 28 grudnia 2020 r., tj. po upływie 192 dni od przyjęcia ww. dokumentu.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Infografika nr 4

Środki przeznaczone na budowę, przebudowę i remonty obiektów inżynierskich



Źródło: opracowanie własne NIK.

Kontrolowani zarządcy dróg wojewódzkich i powiatowych corocznie opracowywali plany finansowania obejmujące limity wydatków m.in. w zakresie bieżącego utrzymania, remontów, przebudowy i budowy drogowych obiektów inżynierskich lub ujmowali te wydatki w planach finansowych jednostki. Jednak przygotowując te plany w niewielkim zakresie wykorzystywali zalecenia sformułowane w toku kontroli okresowych stanu technicznego obiektów mostowych. Najwyższe wydatki na drogowe obiekty inżynierskie ponosiło trzech zarządców dróg wojewódzkich, łącznie w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) wydatkowało 121 486,2 tys. zł w tym tylko jeden zarządca²⁶ wydatkował środki (łącznie 38 147,1 tys. zł) na budowę nowych obiektów mostowych. Na przebudowę drogowych obiektów inżynierskich zarządcy wydatkowali łącznie 71 436,5 tys. zł²⁷, a na remonty, utrzymanie i ochronę wydatkowali łącznie 11 486,2 tys. zł. Kontrolowanych sześciu zarządców dróg powiatowych w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) łącznie na budowę, remonty i utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich wydatkowało 3336,4 tys. zł z tego tylko jeden zarządca dróg powiatowych²⁸ budował nowe obiekty mostowe (dwa mosty zniszczone przez powódź) wydając łącznie 2525,7 tys. zł. Na remonty, utrzymanie i ochronę obiektów inżynierskich zarządcy wydatkowali łącznie 764,4 tys. zł.

Przyjęte uchwałami Sejmiku Województwa Mazowieckiego plany finansowe Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na lata 2020–2022 nie zawierały wyodrębnionego planu dotyczącego obiektów inżynierskich. Zrealizowane wydatki obejmujące budowę, przebudowę, rozbudowę, remonty, utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich dotyczyły zadań inwestycyjnych, w których nazwie użyto określenia obiektu inżynierskiego²⁹. Łącznie na budowę, rozbudowę, remonty i utrzymanie obiektów inżynierskich wydatkowano w 2020 r. 30 632,7 tys. zł, w 2021 r. 40 874,5 tys. zł, a w 2022 r. (do 30 czerwca) 2287,2 tys. zł. W 2020 r. wybudowano 108,38 m obiektów mostowych i przeprowadzono remonty obiektów mostowych o łącznej długości 289,43 m, a w 2021 r. odpowiednio 321,74 m i 435 m.

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) ww. zarządca realizował zadania inwestycyjne³⁰ obejmujące swoim zakresem obiekty mostowe:

- rozbudowa/przebudowa obiektów inżynierskich (mosty na DW 805 m. Warszawice w km 2+517 oraz na DW 636 m. Zawiszyn). Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r. 10 061,7 tys. zł;
- rozbudowa DW 541 na odcinku od km 57+660 do km 69+230 (m. Karniszyn i Biezuń). Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r.

²⁶ Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

²⁷ W kwocie 16 131,1 tys. zł wykazanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy uwzględniono przebudowę całych odcinków dróg ze zlokalizowanymi obiektami inżynierskimi.

²⁸ Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie.

²⁹ Pozostałe nakłady poniesione na obiekty inżynierskie uwzględnione zostały w zadaniach drogowych.

³⁰ Budowa, przebudowa, rozbudowa obiektów inżynierskich.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

- 1860,5 tys. zł, w 2021 r. 7388,9 tys. zł, do 30 czerwca 2022 r. wydatkowano 1746,1 tys. zł (plan na 2022 r. 2371,9 tys. zł);
- rozbudowa DW 616 polegająca na rozbiórce istniejącego mostu w m. Szulmierz w km 37+684 i budowie nowego obiektu inżynierskiego wraz z dojazdami. Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r. 1694,1 tys. zł;
 - rozbudowa obiektów inżynierskich (mosty: DW 719 m. Waleriany, DW 645 Dęby, DW 690 m. Boguty Pianki). Na realizację zadania wydatkowano w 2021 r. 8295 tys. zł, do 30 czerwca 2022 r. wydatkowano 60,2 tys. zł wobec planowanych 650 tys. zł;
 - budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579 (wiadukty). Na realizację zadania wydatkowano w 2021 r. 19 365,2 tys. zł.

Plan rozwoju sieci drogowej oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony dróg i drogowych obiektów inżynierskich województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2017–2023, został przyjęty w grudniu 2017 r. i nie był aktualizowany do maja 2022 r., nie został także przekazany organom właściwym do sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego. Zakres zadań wskazany w planie obejmował faktycznie wszystkie odcinki dróg wojewódzkich, na których przewidziane było podjęcie prac związanych z remontem, przebudową czy rozbudową dróg. Odcinki tych dróg były sukcesywnie realizowane zależnie od stanu nawierzchni i możliwości finansowych, m.in. w oparciu o programy modernizacji dróg i harmonogramy rzeczowo-finansowe przyjmowane przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W planie nie wyodrębniono zadań do wykonania na drogowych obiektach inżynierskich, a jedynie określono ciągi dróg, na których remonty, przebudowy lub modernizacje powinny zakończyć się do końca 2021 r. W planie założono realizację m.in. dwóch ciągów drogowych wraz ze zlokalizowanymi tam obiektami inżynierskimi, jednak zadań tych nie zrealizowano w zakładanym terminie, tłumacząc to przedłużającymi się procedurami uzgodnieniowymi oraz wzrostem kosztów realizacji. Planowany remont obiektów mostowych na drodze nr 254 w miejscowości Olimpin, Antoniewo i Obórznia został przesunięty na 2023 r., a dokumentacja projektowa przebudowy mostu w Bronowicach i przepustu w Strzelcach na drodze nr 255 została zaktualizowana – podzielono zadanie na odcinki realizacyjne nie określając nowego terminu realizacji. Zarząd Dróg Wojewódzkich corocznie opracowywał projekt planu finansowego, obejmujący m.in. potrzeby w zakresie bieżącego utrzymania, remontów i przebudowy drogowych obiektów inżynierskich oraz zadania inwestycyjne ujęte w innych wojewódzkich dokumentach programowych m.in. Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Planie Rozwoju Sieci Drogowej oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania dróg i drogowych obiektów inżynierskich. W ramach planów przebudowy, remontu lub utrzymania ciągów dróg wojewódzkich na obiektach inżynierskich zaplanowano m.in.:

- przebudowę mostu na rzece Gąsawce w Żninie³¹ na drodze nr 251;
- budowę przepustów dużych (ϕ 2100, 1700 i 2800) oraz przepustów rurowych (od ϕ 400 do ϕ 1200) na drodze nr 548³²;
- budowę siedmiu przepustów drogowych oraz 14 przepustów dla płazów i małych zwierząt na drodze 559³³;
- wykonania prac na moście w km 12+421 na drodze nr 265³⁴;
- budowy na drodze 546 w miejscowości Rzęczkowo przepustów (śr. 40 cm, 50 cm i 80 cm) oraz oczyszczenia i udrożnienia istniejących przepustów³⁵;
- remontu dwóch przepustów pod koroną drogi (ϕ 600) oraz 83 przepustów pod zjazdami (ϕ 400) na drodze 269³⁶;
- przebudowy mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 243³⁷.

Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie nie opracował obejmującego lata 2020–2022 projektu planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Wydatki na zadania z zakresu budowy, przebudowy oraz remontów obiektów inżynierskich ujmowane były rokrocznie w planach finansowych jednostki, opracowywanych w oparciu o zatwierdzone przez Radę Powiatu Staszowskiego ostateczne kwoty dochodów i wydatków. W planach tych nie ujęto środków na utrzymanie i ochronę ww. obiektów. W planie finansowym Zarządu Dróg Powiatowych w Staszowie na 2020 r. ujęto zadanie inwestycyjne polegające na budowie mostu przez rzekę Radnia w ciągu drogi powiatowej nr 0032T Jarząbki–Solec Stary w Solcu Starym wraz z rozbiórką starego mostu. Zadanie to zostało zrealizowane, a poniesione na ten cel nakłady w wysokości 1147,3 tys. zł były zgodne z planem finansowym. W planie finansowym na 2020 r. ujęto również zadanie inwestycyjne polegające na odbudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1036T Oleśnica–Brody–Grobla przez rzekę Ciek od Nizin w miejscowości Podborek. W planie na to zadanie przeznaczono 2927 tys. zł. Przedmiotowe zadanie nie zostało w 2020 r. zrealizowane, z uwagi na nie otrzymanie dofinansowania od Wojewody Świętokrzyskiego ze środków na usuwanie

³¹ Zadanie zaplanowane i zrealizowane w 2020 r. (wartość zadania w części dot. drogowych obiektów inżynierskich: 2 482 047,6 zł) w ramach inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 251 Kaliska–Inowrocław na odcinku od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do km 34+200 oraz od km 34+590,30 do km 35+290) wraz z przebudową mostu na rzece Gąsawka w miejscowości Żnin.

³² Zadanie zaplanowane w 2020 r. (10 794 943,41 zł). Rozpoczęcie realizacji od 2021 r. w ramach inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 548 Stolno–Wąbrzeźno od km 0+005 do km 29+619 z wyłączeniem węzła autostradowego w m. Lisewo od km 14+144 do km 15+146.

³³ Zadanie zaplanowane w 2020 r. (3 899 454,38 zł). Rozpoczęcie realizacji w 2021 r. w ramach inwestycji: Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 559 Lipno–Kamień Kotowy–granica województwa.

³⁴ Zadanie zaplanowane 2020 r. (1 613 221,91 zł). Realizacja od 2020 r. w ramach inwestycji: Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 265 Brześć Kujawski–Kowal–Gostynin na odcinku Kowal–granica województwa od km 19+117 do km 34+025.

³⁵ Zadanie zaplanowane i zrealizowane w 2020 r. (27 622,83 zł) w ramach zadania: Samorządowa Inicjatywa Drogowa.

³⁶ Zadanie zaplanowane w 2020 r. (202 185,38 zł) i realizowane w 2021 r. w ramach zadania: Odnowa drogi wojewódzkiej nr 269 Szczerkowo–Izbica–Kowal odc. Błenna–granica województwa od km 25+862 do km 28+898, dł. 3,036 km.

³⁷ Zadanie zaplanowane i zrealizowane w 2020 r. (1 838 124,55 zł) w ramach zadania: Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 243.

skutków klęsk żywiołowych. Realizacja zadania bez udziału programów rządowych przekroczyła możliwości finansowe powiatu. Ze środków własnych w 2020 r. opracowana została dokumentacja projektowa dotycząca tej inwestycji – wartość 55 tys. zł. W 2021 r. zadanie to zostało zrealizowane z udziałem środków z rezerwy celowej na usuwanie skutków klęsk żywiołowych, poniesione na ten cel nakłady w wysokości 1323,4 tys. zł były zgodne z planem finansowym.

Zarząd Powiatu namysłowskiego nie opracował projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz projektu planu finansowania, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pomimo obowiązku w tym zakresie wynikającego z art. 20 pkt 1 i pkt 2 udp obejmującego 2019 r. i okres od 1 stycznia do 18 czerwca 2020 r. W przyjętym planie działalności na lata 2020–2030 jako źródła finansowania planowanych zadań wskazano m.in. środki własne Powiatu, dotacje z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich i Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego. Przyjęty plan nie uwzględniał wyników przeprowadzonych w 2020 r. sześciu ekspertyz technicznych obiektów mostowych, w których m.in. zamieszczono zalecenia dalszego postępowania z obiektem, m.in. wskazując w przypadku: wiaduktu przy ul. Łęczyńskiej – niewłaściwy stan techniczny obiektu oraz zasadność rozbiórki obiektu i uzupełnienia w miejscu po rozbiórce nasypu drogowego (szacunkowy koszt realizacji 350 tys. zł netto), mostu „Młokicie I” – niewłaściwy stan techniczny oraz zasadność budowy nowego obiektu w miejsce starego mostu (szacunkowy koszt 1280 tys. zł netto), mostu „Pieczyska II” – niewłaściwy stan techniczny oraz zasadność budowy nowego obiektu w miejsce starego mostu (szacunkowy koszt 1180 tys. zł netto), mostu „Fałkowice II” – niewłaściwy stan techniczny oraz zasadność przeprowadzenia kompleksowego remontu obiektu (szacunkowy koszt 150 tys. zł netto), mostu „Za Osiekiem Dużym” – niewłaściwy stan techniczny oraz zasadność budowy nowego obiektu w miejsce starego mostu (szacunkowy koszt 1480 tys. zł netto), mostu „Kuźnica Dąbrowska” – niewłaściwy stan techniczny oraz zasadność budowy nowego obiektu w miejsce starego mostu (szacunkowy koszt 1480 tys. zł netto). W przyjętym planie rozwoju i finansowania sieci dróg powiatowych nie przewidziano budowy, przebudowy lub remontów drogowych obiektów inżynierskich, plan nie był aktualizowany w związku z wynikami ekspertyz.

Zarządcy dróg gminnych nie opracowywali planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Jako przyczynę takiego zaniechania wskazując zwykle na niewielkie środki finansowe jakimi dysponowały samorządy na utrzymanie zarządzanej infrastruktury. W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) kontrolowanych siedmiu zarządców dróg gminnych nie budowało i nie przebudowywało obiektów mostowych lub przepustów. Prowadząc wyłącznie prace remontowe wymuszone katastrofalnym stanem technicznym zarządzanych obiektów inżynierskich. Łącznie w latach 2020–2022 (do 30 czerwca) cztery (z siedmiu objętych kontrolą) gminy na remonty wydatkowały zaledwie 124,7 tys. zł, a pozostałe trzy nie przeznaczyły na remonty żadnych środków.

5.3. Kontrole obiektów inżynierskich

Zarządcy dróg zobowiązani byli do przeprowadzania okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego stosownie do obowiązku określonego w przepisie art. 20 pkt 10 udp. Drogowe obiekty inżynierskie powinny zostać poddawane takiej kontroli, co najmniej raz w roku w zakresie sprawdzenia stanu technicznego obiektu oraz co najmniej raz na 5 lat w zakresie sprawdzenia stanu technicznego oraz przydatności obiektu do użytkowania, estetyki obiektu budowlanego i jego otoczenia. Większość kontrolowanych zarządców dróg samorządowych (75%) nie przeprowadzała kontroli części zarządzanych obiektów inżynierskich, protokoły z kontroli okresowych (69%) nie były zgodne z przepisami Prawa budowlanego, stwierdzono również przypadki (25%) wykonywania kontroli przez osoby nieuprawnione.

Kontrolowani zarządcy dróg gminnych nie wypełnili obowiązku wykonywania kontroli okresowych zarządzanych obiektów inżynierskich. Wójt Gminy Golub Dobrzyń zarządzający trzema obiektami mostowymi w 2021 r. nie poddał okresowej kontroli stanu technicznego mostu w Konstancjewie z uwagi na niezakończenie zakończenie remontu mostu. Tymczasem kontrola NIK wykazała, że 31 lipca 2020 r. zakończono I etap remontu mostu w Konstancjewie, nie ustalając terminu realizacji II etapu robót, a most oddano do użytkowania. Wójt Gminy Strzeleczki zarządzający czterema obiektami mostowymi poddawał rocznym kontrolom okresowym tylko dwa zaewidencjonowane obiekty mostowe. Jednak żaden z mostów nie został od 2016 r. objęty kontrolą okresową, przeprowadzaną co najmniej raz na pięć lat, w zakresie stanu technicznego i przydatności do użytkowania, estetyki oraz otoczenia obiektów mostowych.

Zarządcy dróg wojewódzkich i powiatowych z reguły realizowali obowiązek przeprowadzania kontroli okresowych obiektów inżynierskich. Zidentyfikowane nieprawidłowości odnosiły się głównie do niewykonywania lub nieudokumentowania przeprowadzenia przeglądów okresowych przepustów drogowych o świetle pionowym równym lub większym 1,5 m, przez trzech zarządców dróg powiatowych w powiatach: zamojskim, łukowskim i krapkowickim. Nieudokumentowanie wyników kontroli okresowych przepustów kontrolowani tłumaczyli dobrym stanem technicznym obiektów i brakiem zaleceń. Jednak dokumentacja powstała po kontrolach okresowych dróg nie potwierdziła przeprowadzenia jakichkolwiek czynności kontrolnych w stosunku do przepustów zlokalizowanych w ciągach kontrolowanych dróg. Jednostkowe przypadki niewykonania kontroli okresowych drogowych obiektów inżynierskich przez zarządców dróg powiatowych i wojewódzkich były powodowane niewiedzą o konieczności przeprowadzenia kontroli rocznych w stosunku do remontowanych obiektów.

Starosta namysłowski nie przeprowadził okresowej kontroli stanu technicznego sześciu³⁸ z 34 zarządzanych obiektów mostowych, tłumacząc to wykonaniem w 2020 r. ekspertyz technicznych tych obiektów. Jednocześnie

Kontrolowani zarządcy dróg gminnych nie wypełnili obowiązku wykonywania kontroli okresowych

³⁸ Wiadukt w Namysłowie, ul. Łącząńska (JNI 01024913), most w Młokicie (JNI 01024915), most w Pieczyskach (JNI 01024920), most w Fałkowicach (JNI 01024923), most w Osieku Dużym (JNI 01024927) i most w Kuźnicy Dąbrowskiej (JNI 01024929).

w latach 2020–2022 – 62 kontrole okresowe zarządzanych obiektów mostowych przeprowadził naczelnik wydziału dróg w starostwie powiatowym, nieposiadający wymaganych uprawnień do przeprowadzania kontroli technicznej ww. obiektów. Ponadto stwierdzono nierzetelne przeprowadzenie i udokumentowanie kontroli okresowej przepustu drogowego. Przeprowadzający kontrolę ww. przepustu we wrześniu 2021 r. ocenił stan nawierzchni jako „niepokojący” wskazując na konieczność zaplanowania prac remontowych podczas gdy ww. nawierzchnia została poddana modernizacji w 2020 r.

W Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy nie przeprowadzono w 2021 r. pięcioletniej kontroli technicznej tunelu w miejscowości Gostycyn³⁹. Wykonujący przegląd wykonawca zewnętrzny błędnie określił obiekt podlegający ocenie, wykonał przegląd obiektu kolejowego zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego tunelu. Pracownicy zarządu odbierający protokół kontroli nie zauważyli pomyłki, a kierownik rejonu dróg wydał na podstawie tego przeglądu zalecenia do realizacji w kolejnym roku.

Kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich w zasadzie wykonywane były przez osoby posiadające uprawnienia konieczne do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie określonych przepisami art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 Prawa budowlanego. Jednak w przypadku 5% kontrolowanych zarządców dróg kontrole były wykonywane przez osoby nieposiadające takich uprawnień i to zarówno przez pracowników zarządców dróg jak i firmy zewnętrzne.

W Zarządzie Dróg Powiatowych w Łukowie kontrole okresowe stanu technicznego 23 zarządzanych obiektów mostowych w 2021 r. przeprowadził pracownik zarządu posiadający uprawnienia budowlane w zakresie oceniania i badania stanu technicznego typowych przepustów i mostów o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych, który w okresie ich sporządzania nie był członkiem izby samorządu zawodowego. Było to sprzeczne z przepisem art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego, który stanowi, że podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi m.in. wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego. Ponadto zarządca dróg powiatowych nie udokumentował przeprowadzenia kontroli okresowych 30 zarządzanych przepustów. Sporządzone w latach 2021–2022 protokoły kontroli okresowej stanu technicznego dróg, na których zlokalizowane były przepusty, nie zawierały informacji na temat przepustów. Ponadto protokoły kontroli okresowych nie zawierały wszystkich elementów określonych przepisem art. 62a Prawa budowlanego m.in. daty przeprowadzenia kontroli, numeru uprawnień budowlanych wraz ze specjalnością osoby przeprowadzającej kontrolę i informacji o wykonaniu lub niewykonaniu zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli.

Wójt Gminy Strzeleczerki zlecił przeprowadzenie okresowych (rocznych) kontroli stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych na drogach gminnych wykonawcy zewnętrznemu. Wybrany przez urząd gminy wykonawca, któremu powierzono kontrole okresowe stanu technicznego 55 odcinków dróg gminnych o łącznym kilometrażu 48,513 km oraz dwóch obiektów mostowych nie posiadał

³⁹ JN1 01024518.

określonych przepisem art. 12 Prawa budowlanego uprawnień do przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego obiektów mostowych. Pracownicy urzędu gminy nie zweryfikowali posiadanych uprawnień ani na etapie podpisywania umowy zlecenia ani przy odbiorze zamówionych prac. Zostały one odebrane pomimo tego, że wykonawca do protokołów kontroli okresowej nie dołączył wymaganych przepisem art. 62a ust. 4 Prawa budowlanego zaświadczenia o wpisaniu osoby przeprowadzającej kontrolę na listę właściwej izby samorządu zawodowego oraz kopii decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych.

Z przeprowadzonych kontroli stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich zarządcy dróg sporządzali protokoły, które na ogół zawierały wymagane w przepisie art. 62a Prawa budowlanego elementy, m.in.: datę przeprowadzenia kontroli, imię i nazwisko, a także numer uprawnień osoby przeprowadzającej kontrolę i określenie kontrolowanego obiektu. Jednak w 69% kontrolowanych jednostek stwierdzono nieprawidłowości w protokołach kontroli okresowych obiektów mostowych polegające głównie na niewskazaniu zakresu niewykonanych zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli, niesformułowaniu zaleceń pomimo stwierdzenia nieprawidłowości oraz sformułowania zaleceń pomimo niestwierdzenia nieprawidłowości. Stanowiło to naruszenie obowiązku określonego w przepisie art. 62a ust. 2 pkt 7 i 9 Prawa budowlanego, który stanowi, że protokół z kontroli zawiera m.in. zalecenia, jeżeli zostały stwierdzone nieprawidłowości oraz zakres niewykonanych zaleceń określonych w protokołach z poprzednich kontroli. Stwierdzono także przypadki niezłączania do protokołów wymaganych ww. przepisem art. 62a Prawa budowlanego kopie zaświadczeń lub decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności.

Zarząd powiatu krapkowickiego zarządzający m.in. 12 obiektami mostowymi oraz dziewięcioma przepustami o średnicy większej lub równej 1,5 m nie zapewnił przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego tych przepustów. Kontrole okresowe 12 obiektów mostowych nie zostały udokumentowane w prawidłowy sposób, do protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektów inżynierskich usytuowanych w ciągu dróg powiatowych nie dołączono wymaganych przepisem art. 62a ust. 4 Prawa budowlanego zaświadczeń o wpisaniu osób przeprowadzających te kontrole na listę właściwej izby samorządu zawodowego oraz kopii decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych.

W Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu do protokołów kontroli okresowych obiektów inżynierskich nie dołączano kopii zaświadczeń o wpisaniu osób przeprowadzających kontrole na listę właściwej izby samorządu zawodowego oraz kopii decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych, pomimo obowiązku określonego w przepisie art. 62a ust. 4 Prawa budowlanego. Ponadto pracownicy zarządcy dróg wojewódzkich przeprowadzający okresowe kontrole trzech drogowych obiektów inżynierskich (JNI 1103003440, JNI 0100122241 oraz JNI 14550104442), pomimo stwierdzenia w trakcie

⁴⁰ Most w miejscowości Stare Kolnie.

⁴¹ Most w mieście Kędzierzyn-Koźle.

⁴² Most w miejscowości Prószków.

kontroli nieprawidłowości, nie sformułowali w tym obszarze zaleceń, ograniczając się jedynie do wskazywania potrzeby wykonania prac porządkowych naruszając tym samym przepis art. 62a ust. 2 pkt 7 oraz ust. 3 Prawa budowlanego.

W Zarządzie Dróg Powiatowych w Staszowie kontrole roczne 32 obiektów mostowych zlokalizowanych ciągach dróg powiatowych przeprowadzał dyrektor zarządu dróg powiatowych posiadający odpowiednie uprawnienia budowlane, natomiast kontrole rozszerzone pięcioletnie przeprowadzał zewnętrzny wykonawca. Zarówno w przypadku protokołów kontroli rocznych jak i pięcioletnich stwierdzono błędy w dokumentacji potwierdzające nierzetelność przeprowadzania kontroli lub nadzoru nad jej sporządzeniem (w przypadku kontroli rozszerzonych). W przypadku 26 protokołów kontroli rozszerzonych stwierdzono brak wymaganych przepisem art. 62a ust. 2 pkt 9 Prawa budowlanego informacji odnośnie zakresu niewykonanych zaleceń sformułowanych w protokołach z poprzednich kontroli. W jednym z protokołów z kontroli rocznej (z 2021 r.) obiektu mostowego w miejscowości Buczyna stwierdzono, że występowało uszkodzenie zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego, polegające na zaniżeniu na chodniku (połączenia z płytą przejściową), ustalono, że nie było takiego uszkodzenia na tym obiekcie mostowym.

5.4. Utrzymywanie obiektów inżynierskich

Zarządcy drogowych obiektów inżynierskich nie utrzymywali w należytym stanie technicznym części zarządzanych obiektów i w połowie przypadków (50% kontrolowanych) uzyskali negatywną ocenę NIK działań związanych z utrzymaniem obiektów mostowych i przepustów.

Brak działań prowadził do nadmiernego pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektów

Wykonywane w 2021 r. przez zarządców dróg samorządowych okresowe kontrole stanu technicznego obiektów inżynierskich wykazały, że obiekty mostowe zlokalizowane na drogach gminnych osiągały najniższe oceny i pozostawały w stanie przedawaryjnym (31%) lub niedostatecznym (25%). Natomiast zdecydowana większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach powiatowych pozostawała w stanie niepokojącym (56%). Większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach wojewódzkich pozostawała w stanie zadowalającym (39%) lub niepokojącym (44%).

Brak działań części zarządców prowadził do pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej zarządzanych obiektów. Oceny stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów uzyskiwane po okresowych kontrolach wskazywały często na niedostateczny lub przedawaryjny stan ocenianych elementów konstrukcji, wykazywały także że uszkodzenia obniżały przydatność użytkową i bezpieczeństwo obiektu.

Zarządcy dróg nie usuwając stwierdzonych uszkodzeń i nie uzupełniając braków, które mogły spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa (w szczególności zagrożenia katastrofą budowlaną) naruszali przepis art. 70 Prawa budowlanego, nakazujący podejmowanie działań w ww. przypadkach.

W protokołach z kontroli rocznych obiektów mostowych zarządzanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie przeprowadzonych w 2019 r. wskazano na potrzebę wykonania prac w trybie awaryjnym oraz w ter-

minie do końca 2022 r. W 2020 r. przeprowadzono kontrolę rozszerzoną 32 obiektów mostowych, formułując w protokołach m.in. konieczność wykonania prac bieżącego utrzymania i remontów. Wskazując ogółem na konieczność wykonania 282 zadań, w tym 53 stanowiły prace awaryjne, które powinny zostać wykonane niezwłocznie poza planem prac w bieżącym roku, natomiast 192 prace powinny zostać wykonane do końca 2021 r. W 2020 r. zarządca nie wykonał żadnych prac w trybie awaryjnym, natomiast w 2021 r. wykonał jedynie 45 prac, w tym 38 dotyczących skoszenia roślinności oraz usunięcia zanieczyszczeń. Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie nie zrealizował 200 zaleceń w zakresie bieżącego utrzymania i remontów obiektów mostowych określonych w protokołach z przeglądów rozszerzonych obiektów mostowych, wymagających wykonania do końca 2021 r. Ponadto w przypadku 24 obiektów mostowych zarządca nie zrealizował zaleceń sformułowanych po poprzedniej kontroli rozszerzonej w 2015 r.

W protokołach kontroli okresowej 24 obiektów inżynierskich zarządzanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie z października 2021 r. sformułowana ocena całego obiektu w większości przypadków⁴³ pozostawała w przedziale od 2–3,5, tj. stan obiektu przedawaryjny, niedostateczny i niepokojący. Tylko w przypadku czterech obiektów mostowych sformulowano ocenę odpowiednią („5”). Analiza protokołów okresowej kontroli rocznej 12 obiektów mostowych⁴⁴ przeprowadzonej w 2020 r. wykazała m.in., że ujęto w nich prace remontowe konieczne do wykonania w 2021 r. (tryb „1”) oraz do wykonania w drugiej i trzeciej kolejności w latach następnych (tryb „2” i „3”), a także roboty remontowe w trybie „A”, oznaczającym prace awaryjne do zrealizowania niezwłocznie polegające na naprawie umocnień brzegów cieku z płyt ażurowych (2 tys. zł) – most w Staninie oraz naprawie nawierzchni chodnika (1,5 tys. zł) – most w miejscowości Zabiele. W ciągu roku od przeprowadzenia kontroli (w trybie „1”) wskazano na konieczność wykonania prac polegające m.in. 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

⁴³ Ocena 2,0 oraz 2,5 w przypadku pięciu obiektów, 3,0 oraz 3,5 w przypadku 11 mostów, cztery mosty otrzymały ocenę 4,0 i 4,5, a cztery ocenę 5,0.

⁴⁴ 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).

wykazane do wykonania w kolejnych latach i dotyczyły m.in. naprawy umocnienia nasypów i skarp, zabezpieczenia konstrukcji dźwigarów, naprawy gzymsów i konstrukcji przyczółków. Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie do 30 czerwca 2022 r. nie wykonał robót remontowych na dziewięciu mostach⁴⁵, 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.

Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie zarządzał także wiaduktem drogowym w miejscowości Prawda Stara, na którym 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. Okresowe kontrole roczne stanu technicznego wiaduktu, przeprowadzone 23 października 2020 r. oraz 4 października 2021 r. przez pracownika zarządcy wykazały, że obiekt miał uszkodzenia konstrukcji, które zmniejszały bezpieczeństwo ruchu kołowego i kolejowego, a występujące uszkodzenia konstrukcji wskazywały na pilną potrzebę przebudowy obiektu. Nie podjęcie zaleconych prac remontowych może zagrażać katastrofą budowlaną.

W powiecie namysłowskim spośród 61 zarządzanych drogowych obiektów inżynierskich 15 stanowiły obiekty nienormatywne (24,6%), w stosunku do których wprowadzone zostały ograniczenia w przypadku 13 – ze względu na nośność, a dwóch ze względu – na szerokość jezdni. Żaden z obiektów inżynierskich w zarządzie powiatu namysłowskiego nie uzyskał w wyniku okresowej kontroli stanu technicznego w 2021 r. oceny odpowiedniej („5”) ani awaryjnej („0”). Jako niedostateczny („2”) oceniono stan 36 obiektów (59%), jako niepokojący („3”) 15 obiektów (24,6%), stan siedmiu obiektów (11,5%) oceniono jako przedawaryjny („1”), a stan trzech obiektów (4,9%) oceniono jako zadawalający („4”). W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) nie prowadzono odrębnie remontów i napraw obiektów mostowych i przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, nie planowano także wydatków w tym zakresie, z wyjątkiem wydatków na utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich w łącznej kwocie 103 tys. zł, z tego w 2020 r. wydatkowano zaledwie 43 tys. zł. W 2020 r. w wyniku przeprowadzonych sześciu ekspertyz technicznych obiektów mostowych w powiecie namysłowskim, stwierdzono niewłaściwy stan techniczny tych obiektów. W konsekwencji w dokumentach tych zawarte zostały następujące zalecenia – do czasu przebudowy/budowy obiektu mostowego: na moście „Kuźnica Dąbrowska”, „Za Osiekiem Dużym”, „Pieczyska II” i „Młokicie I” wprowadzenie ruchu wahadłowego i ograniczenie tonażu oraz prędkości (30 km/h), na moście „Fałkowice II” i wiadukcie na ulicy Łęczyńskiej w Namysłowie utrzymanie ograniczenie tonażu. Starosta namysłowski dopiero w 2022 r. zlecił wykonanie projektu docelowej organizacji ruchu w przypadku ww. obiektów.

⁴⁵ Mosty w miejscowościach: Stanin, Zabiele, Trzebieszów, Zarzec Łukowski, Celiny Tuchowickie, Strzyżew, Burzec, Popławy, Marianów.

Starosta krapkowicki nie zrealizował większości zaleceń zawartych w protokołach okresowej kontroli stanu technicznego obiektów mostowych, które powinny zostać wykonane w trybie planowym (rocznym i dwuletnim), a także tych koniecznych do wykonania w trybie awaryjnym. W protokołach kontroli okresowej 12 obiektów mostowych przeprowadzonej w 2020 r. sformułowano szereg zaleceń dotyczących konieczności przeprowadzenia prac w zakresie bieżącego utrzymania i remontów do wykonania w trybie planowym (w kolejnym roku i latach następnych). Zalecenia w takiej samej treści zostały sformułowane również rok później (2021 r.), co świadczy o braku ich wykonania. W przypadku obiektu mostowego w miejscowości Komorniki (JNI 01013939) po corocznej kontroli stanu technicznego przeprowadzonej w 2020 r. i w 2021 r. sformułowano zalecenie do realizacji w trybie awaryjnym, w zakresie oczyszczenia i zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad stalowych oraz naprawy uszkodzonego słupka betonowego balustrady; zalecenie to nie zostało wykonane do lipca 2022 r.

W Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Warszawie również stwierdzono przypadki nierealizowania zaleceń sformułowanych po kontrolach okresowych oraz po przeprowadzeniu ekspertyz technicznych drogowych obiektów inżynierskich. Zarządca dróg wojewódzkich tym samym nie wywiązywał się z obowiązku określonego w przepisie art. 70 Prawa budowlanego. W przypadku trzech obiektów (m. Stara Wrona, Jarzębia Łąka, Karczewiec)⁴⁶ nie przeprowadzono przeglądów szczegółowych, zgodnie z zaleceniami po przeprowadzonej kontroli okresowej (w latach 2019–2021), na dwóch obiektach⁴⁷ nie wykonano zaleceń z przeglądów, tj. w m. Drożdżyn (brak aktualizacji projektu organizacji ruchu w zakresie ustawienia skrajni), w m. Aleksandrów (nie wprowadzono w zalecanym trybie „A”⁴⁸ ograniczenia prędkości do 30 km/h), w 14⁴⁹ przypadkach w protokołach z kontroli okresowych⁵⁰ zostały sformułowane zalecenia do wykonania, a analiza protokołów kolejnych przeglądów okresowych wykazała, że zostały one zrealizowane jedynie częściowo⁵¹, pomimo upływu czasu przewidzianego na ich realizację⁵². Konsekwencją niewykonania tych prac było powielenie zaleceń w protokołach kolejnych kontroli okresowych. Ponadto na dziewięciu

⁴⁶ Miasto Jarzębia Łąka W000.636.00020 przegląd podstawowy nr 249/64/2020, m. Stara Wrona W000.571.00021 przegląd rozszerzony nr 41/2020, m. Karczewiec JNI 15510010 przegląd podstawowy nr 24/Rd6/2019.

⁴⁷ W15421153 m. Drożdżyn DW 632 przegląd podstawowy nr 163/2020, JNI15360040 m. Aleksandrów przegląd podstawowy nr 12/R08/2019.

⁴⁸ Tryb awaryjny oznacza prace, które należy wykonać niezwłocznie, poza planem prac na rok bieżący.

⁴⁹ Łącznie skontrolowano dokumentację z 99 przeglądów okresowych obiektów budowlanych za lata 2019–2021.

⁵⁰ JNI – 15570042 Józefów DW 721, 01009396 Zalesie Górne, Konstancin Jeziorna kładka, 15570043 Wiązownia/ Emów, 15360047 Góra Kalwaria, 35009521 Kosów Lacki, 15360037 Konstancin Jeziorna, 35005879 Józefów DW719, 15570032 Zielonka, 15510010 Karczewiec, 01390022 Zuzela, 05240051 Wierzbica, W000.636.00011 Roszczep, 15360032 Nowa Wieś.

⁵¹ Zalecenia dotyczyły m.in.: dostosowanie balustrad do aktualnych wymagań, sprzątnięcie gałęzi i drzewa po wycinie, naprawa nawierzchni izolacji z żywicy chemoutwardzalnych, oczyszczenie graffiti, oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne, uzupełnienie pęknięć nawierzchni, zabezpieczenie zarysowań belek, oczyszczenie ekranów przeciwporażeńiowych, uszczelnienie pęknięć w obrębie urządzeń dylatacyjnych, montaż bariery drogowej montaż barieroporęczy.

⁵² Tj. w trybie: „A” – prace do wykonania niezwłocznie, a w trybie „1” – prace do wykonania w kolejnym roku.

objektach inżynierskich, oględziny NIK wykazały, że mimo upływu terminów wskazanych w protokołach kontroli okresowych nie wykonano części zaleceń, w tym nie zrealizowano zaleceń w przypadku obiektu o numerze: JN1 01009479 – nie wykonano naprawy odspójonej żywicy w obrębie kap chodnikowych przy blachach dylatacyjnych, W000.636.00011 – nie wykonano zaleceń dotyczących ustawienia bariery, zamulenie przepustu spowodowało brak możliwości oceny stanu technicznego płyty dennej i fundamentów, JN15360035 – połączenie elementów balustrady oraz wyprostowanie lub wymiana odcinka końcowego, naprawa gzymsów, JN15360047 – uszczelnienie pęknięć nawierzchni nad szczelinami dylatacyjnymi, uszczelnienie spękań nawierzchni jezdni, naprawa uszkodzeń chodników, oczyszczenie osłon przeciwporażeńowych, uzupełnienie ubytków spękań w konstrukcji pomostu i nośnej, oczyszczenie przyczółków z zanieczyszczeń, JN101009396 – reprofilacja ubytków konstrukcji dźwigarów głównych oraz ubytków filarów, JN15090046 – zarysowania dźwigarów konstrukcji nośnej, zanieczyszczenia na przyczółkach oraz filarach, JN15570034 – montaż bariery ochronnej, powłoka antykorozyjna betonu, wymiana nawierzchni jezdni, uszczelnienie rys na przyczółku i dźwigarach głównych, umocnienie stożków, JN15570032 – uzupełnienie spękań poprzecznic i dźwigarów głównych, usunięcie korozji, odtworzenie powłoki antykorozyjnej i smarowań łożysk, uszczelnienie pęknięć nawierzchni bitumicznej w obrębie dylatacji, skucie luźnego betonu, oczyszczenie zbrojenia oraz odtworzenie powierzchni filarów, W000.571.00021 – w jednym⁵³ przypadku nie ograniczono nośności odpowiednim oznakowaniem pionowym oraz nie wykonano przeglądu szczegółowego. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich nie wykonał także części zaleceń przewidzianych w trzech ekspertyzach⁵⁴ wykonanych w 2020 r.⁵⁵, w których w trybie awaryjnym zalecono m.in. naprawę izolacji oraz balustrad, a także naprawę wymycia gruntu przy podporach i wprowadzenie zmian organizacji ruchu m.in. w zakresie odseparowania ruchu pieszego, ograniczenia prędkości i ograniczenia tonażu do 10 t.

Zarządcy dróg samorządowych w przeważającej większości przypadków nie wykorzystywali wyników okresowych kontroli stanu technicznego obiektów inżynierskich i nie formułowali w oparciu o nie planów utrzymania obiektów mostowych. Potwierdziły to oględziny 139 obiektów mostowych i przepustów dokonane w trakcie kontroli NIK, w toku których ujawniono m.in., że 31% obiektów poddanych oględzinom stwarzało zagrożenie ruchu publicznego lub zagrożenie życia lub zdrowia użytkowników tych obiektów, a 4% poddanych oględzinom obiektów było zagrożonych katastrofą budowlaną. Najwięcej drogowych obiektów inżynierskich zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego i bezpieczeństwu użytkowników ruchu drogowego zidentyfikowano na drogach powiatowych. Ponadto stan techniczny obiektów mostowych i przepustów zlokalizowanych na drogach gminnych zarządzanych przez wójtów i burmistrzów był w większości „przedawaryjny” lub „niedostateczny”.

⁵³ W000.571.00021 m. Stara Wrona.

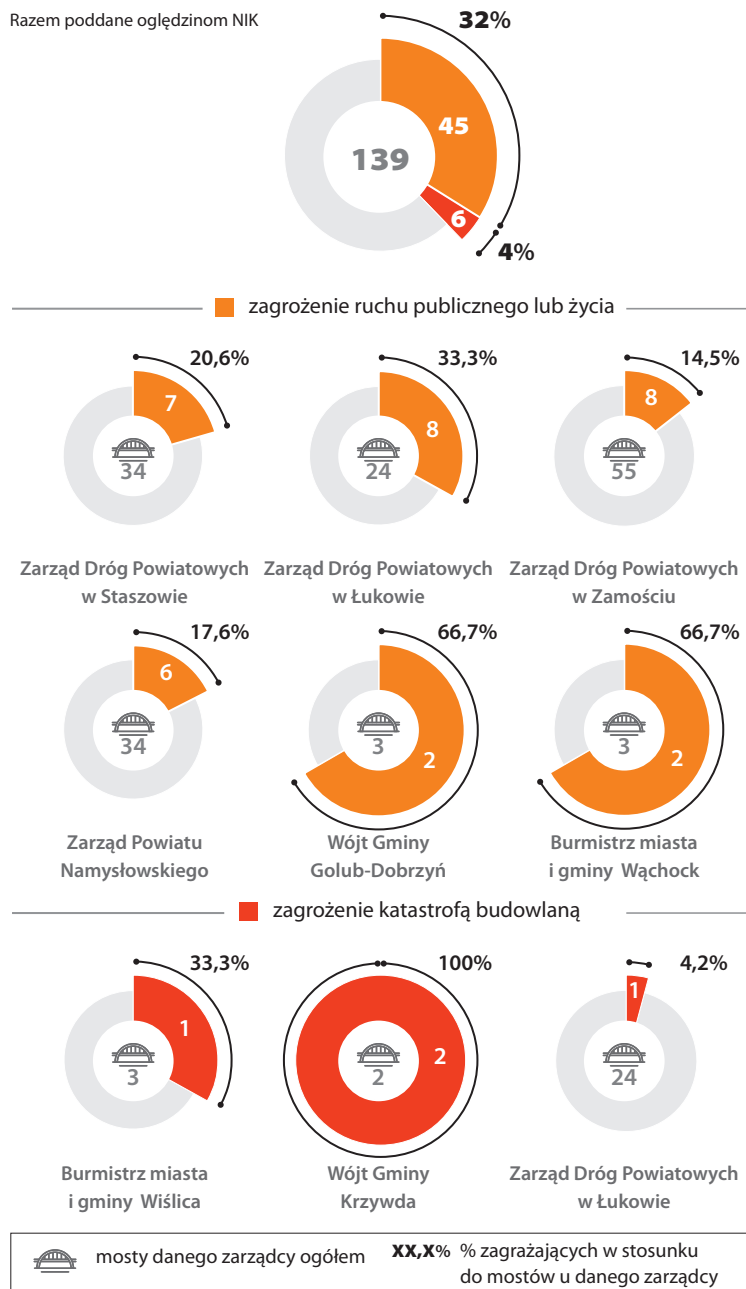
⁵⁴ JN1 05210003 m. Jankowice, 01009524 m. Suskowola, 05300037 m. Solec nad Wisłą.

⁵⁵ Na sześć objętych analizą.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Infografika nr 5

Wyniki oględzin NIK



Źródło: opracowanie własne NIK.

Oględziny przeprowadzone w toku kontroli NIK ośmiu obiektów mostowych⁵⁶ oraz dwóch przepustów w powiecie staszowskim, wykazały m.in., że nie wystąpiły uszkodzenia zagrażające katastrofą budowlaną, natomiast w przypadku siedmiu mostów stwierdzono występowanie zagrożeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego (polegających głównie na niedostatecznej wysokości balustrad, niedostatecznej wysokości

⁵⁶ JN1 01028019, JN1 01028021, JN1 01028022, JN1 01028027, JN1 01028031, JN1 01028042, JN1 01028046 oraz JN1 01028050.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

krawężnika powyżej nawierzchni jezdni, braku separacji ruchu pieszego od pojazdów). Nie stwierdzono, aby sytuacje te stwarzały bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego.

Zdjęcie nr 1 i 2

Od lewej: Wegetacja roślin w obrębie mostu. Korozja biologiczna (porosty) na powierzchni belek podporęczowych. Znak U-9a i 9b informujący o ograniczeniu skrajni na moście, po prawej wegetacja roślin w strefie około przyczółkowej. Wypłukanie gruntu z obrębu stożka i nasypu. Uszkodzenie zabezpieczenia stożka.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Most w ciągu drogi powiatowej Bydłowa Brody Duże nad dopływem rzeki Wschodnia w miejscowości Bydłowa (w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Staszowie).

Zdjęcie nr 3 i 4

Od lewej: Wegetacja roślin w obrębie mostu. Korozja biologiczna (porosty) na powierzchni belek podporęczowych. Znak U-9a i 9b informujący o ograniczeniu skrajni na moście, po prawej wegetacja roślin w strefie około przyczółkowej. Wypłukanie gruntu z obrębu stożka i nasypu. Uszkodzenie zabezpieczenia stożka.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Most w ciągu drogi powiatowej Smerdyna Górna–Grobla nad rzeką Kacanką w miejscowości Wiązownica (w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Staszowie).

Ogłędziny 10 obiektów inżynierskich zarządzanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie (osiem obiektów mostowych i dwa przepusty) przeprowadzone w toku kontroli NIK wykazały m.in., że: wszystkie mosty i przepusty miały uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego, w tym: uszkodzenia balustrad stalowych⁵⁷, uszkodzenia nawierzchni kap chodnikowych i krawężników⁵⁸, nierówności i ubytki w poboczach na dojeściach do obiektu⁵⁹, nierówności oraz osiadanie kostki brukowej chodnika w rejonie skrzydeł, trwale uszkodzoną bariero-poręcz⁶⁰,

⁵⁷ Most w Strzyżewie.

⁵⁸ Mosty w miejscowościach: Zarzec Łukowski, Nurzyna, Burzec.

⁵⁹ Mosty w miejscowościach: Celiny Tuchowickie, Nurzyna, Burzec.

⁶⁰ Most w Trzebieszowie.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

balustradę o słabym zamocowaniu do podłoża oraz uszkodzoną barierę ochronną⁶¹, wątpliwe mocowanie słupków bariery ochronnej do ścian czołowych przyczółka ze względu na rodzaj i stan zastosowanych łączników⁶², zaniżoną wysokość balustrady⁶³ (od 5 cm do 12 cm), tj. poniżej wysokości określonej w § 252 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich, zgodnie z którym wysokość balustrady powinna wynosić nie mniej niż 1,1 m;

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. 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. 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 przeciwporażeniowych, brak ciągłości bariery ochronnej za obiektem w miejscu schodów skarpowych.

Zdjęcie nr 5 i 6

Od lewej – widok ogólny obiektu od strony torów, po prawej widok na część przejazdową obiektu.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej Prawda Stara–Jamielne nad linią kolejową (w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Łukowie).

⁶¹ Przepust w miejscowości Anonin.

⁶² Przepust w miejscowości Kozuchówka.

⁶³ Mosty w miejscowościach: Zarzec Łukowski, Strzyżew, Celiny Tuchowickie, Burzec, Stanin.

Zdjęcie nr 7 i 8

Od lewej – korozja i ubytki betonu gzymsów, widoczna korozja balustrady, po prawej widok na płytę pomostu od spodu, widoczne uszkodzenia betonu oraz liczne przecieki, korozja zbrojenia płyty.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej Prawda Stara–Jamielne nad linią kolejową (w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Łukowie).

Ogłędziny 10 obiektów inżynierskich w powiecie namysłowskim (jeden wiadukt, siedem mostów i dwa przepusty) przeprowadzone w toku kontroli NIK wykazały m.in., że: stan techniczny obiektów poddanych oględzinom oceniono na przedawaryjny (cztery obiekty) i niedostateczny (sześć obiektów), a ich ocena nie ulegała pogorszeniu od 2014 r. Starosta namysłowski nie zrealizował zaleceń sformułowanych w wyniku kontroli stanu technicznego przeprowadzonej w 2021 r., tj. m.in.: dotyczących wymiany balustrad, remontu nawierzchni, wymiany oznakowania, remontu przyczółków, koszenia i karczowania nasypów i skarp, oczyszczania koryta rzeki. W przypadku sześciu obiektów stwierdzono okoliczności stwarzające bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu: most JNI 01024929 „Kuźnica Dąbrowska” – istniejące bariery były uszkodzone, a skrzydło mostu (prawe za mostem) było zbyt krótkie, przez co następował ubytek w poboczu, most JNI 01024920 „Pieczyska II” – istniejąca bariera (prawa) była uszkodzona, przepust nr 000.111.100012 „Wielołęka” – istniejąca bariera (lewa) była uszkodzona, wiadukt JNI 01024913 „Namysłów ul. Łaczańska” – istniejące bariery były uszkodzone i zbyt niskie, most JNI 01024909 „Głuszyna 1104” – istniejące bariery nie zapewniały bezpieczeństwa ze względu na niewłaściwą wysokość, przepust nr 000.112.400016 „Wilków (za DW 451)” – istniejąca bariera (lewa) miała uszkodzone mocowania.

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

Zdjęcie nr 9, 10, 11

Od lewej – widok od strony drogi uszkodzona bariera, korozja bariery ubytki masy bitumicznej, wegetacja roślin na moście, w środku widok od strony rzeki widoczna korozja betonu gzymsów, widoczna korozja zbrojenia podpór, po prawej widok na płytę pomostu i podpory od spodu, widoczne uszkodzenia betonu oraz przecieki.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Most w ciągu drogi powiatowej Zbica–Dąbrowa koło miejscowości Kuźnica Dąbrowska nad rzeką Stobrawa (w zarządzie Powiatu Namysłowskiego).

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie zarządził m.in. 76 nienormatywnymi obiektami inżynierskimi (na których ze względu na stan techniczny obiektu wprowadzono ograniczenia nośności obiektu lub skrajni). Analiza dokumentacji ⁶⁴ obiektów inżynierskich wykazała, że w żadnym z tych przypadków zarządca nie dysponował projektem organizacji ruchu dotyczącym wyznaczenia objazdu obiektu nienormatywnego. Oględziny NIK wykazały, m.in., że na obiekcie mostowym w Zielonce DW 631, km 41+671⁶⁵ wprowadzone ograniczenia w użytkowaniu ze względu na skrajnię obiektu oraz nośność (oznakowanie pionowe w formie znaków B-18 (ograniczenie do 30 ton) oraz U-9a i U-9b (ograniczenie skrajni ze względu na szerokość jezdni), nie wyznaczono objazdu tego odcinka drogi DW 631 (dojazd do drogi ekspresowej S8). Pomimo ustawionego oznakowania ograniczającego kierowcy pojazdów o masie całkowitej większej niż wskazywało ograniczenie (30 ton) przejeżdżali po tym obiekcie.

⁶⁴ W000.636.00011 m. Stara Wrona, JN1 05240051 m. Wierzbica, JN1 05300041 m. Wola Klasztorna, JN1 15090029 m. Warszawice, JN1 15360048 m. Czersk, JN1 05240020 m. Wierzbica, JN1 15120012 m. Osmolin.

⁶⁵ JN1 15570032 m. Zielonka.

Zdjęcie nr 12 i 13

Od lewej – widok ogólny obiektu widać wjeżdżający na obiekt samochód ciężarowy, po prawej przecieki i spękania oraz ślady korozji na filarach obiektu, widoczne zarysowania na dźwigarach konstrukcji.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Obiekt mostowy w miejscowości Zielonka na drodze wojewódzkiej nr 631 nad rzeką Długa (w zarządzie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie).

Zdjęcie nr 14 i 15

Od lewej – wegetacja roślin w rejonie skrzydeł, widoczna deformacja asfaltu na obiekcie w oddali widać wjeżdżający na obiekt samochód ciężarowy, po prawej widoczne przecieki na płycie ustroju nośnego, graffiti na dźwigarach.



Źródło: materiały kontrolne NIK. Obiekt mostowy w miejscowości Zielonka na drodze wojewódzkiej nr 631 nad rzeką Długa (w zarządzie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie).

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu w latach 2020–2022 w związku ze złym stanem technicznym obiektów mostowych stwierdzonym po kontroli okresowej wprowadził ograniczenie nośności do 20 t na dwóch mostach zlokalizowanych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka Łubniańska i Łubniany. Komendant Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu poinformował NIK m.in., że komenda wojewódzka Policji w Opolu nie gromadziła danych w zakresie liczby przeprowadzanych przez Policję kontroli związanych z wprowadzonymi ograniczeniami na m.in. obiektach mostowych. Komenda wojewódzka Policji w Opolu nie gromadziła również danych w zakresie liczby ujawnionych przez Policję przypadków (wykroczeń w ruchu drogowym) i skutków nieprawidłowego wykonywania przewozów po nienormatywnych obiektach mostowych. Pozostałych 13 zapytanych przez NIK komendantów wojewódzkich i powiatowych komend Policji wyjaśniło podobnie, że nie gromadziło danych o kontrolach przestrzegania ograniczeń na obiektach nienormatywnych oraz ukaranych za ich nieprzestrzeganie. Podobnie Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego (w województwie mazowieckim,

WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI

lubelskim, kujawsko-pomorskim, świętokrzyskim i opolskim) nie gromadziły informacji dotyczących ograniczeń wprowadzonych na obiektach inżynierskich i liczby przeprowadzonych kontroli w sąsiedztwie takich obiektów, a wykorzystywany przez inspektoraty system ewidencji naruszeń nie dawał możliwości pozyskania takich danych. Ponadto w większości ograniczenia te dotyczyły limitów rzeczywistej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów lub nacisku na jedną oś napędową. A dane te można ustalić poprzez dokonanie ważenia pojazdu na wyznaczonym i zalegalizowanym miejscu do ważenia pojazdów ciężarowych i dopiero stwierdzone na tej podstawie przekroczenia mogą stanowić podstawę do ukarania. Niestety w bliskim sąsiedztwie drogowych obiektów inżynierskich nie są zwykle lokalizowane miejsca ważenia pojazdów, co uniemożliwia weryfikację wagi pojazdów.

W latach 2020–2022 (do 30 czerwca) pięciu wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego (w województwie: mazowieckim, lubelskim, kujawsko-pomorskim, opolskim i świętokrzyskim) przeprowadziło łącznie 52 kontrole utrzymania drogowych obiektów inżynierskich zlokalizowanych na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego, z tego 28 kontroli przeprowadził Świętokrzyski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego, 12 kontroli przeprowadził Kujawsko-Pomorski Inspektorat Nadzoru Budowlanego, 10 kontroli przeprowadził Lubelski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego i dwie Opolski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Opolu. Powiatowi inspektorzy nadzoru budowlanego (z powiatów: namysłowskiego, krapkowickiego, staszowskiego, buskiego, starachowickiego, golubsko-dobrzyńskiego, wrocławskiego, łukowskiego i zamojskiego) przeprowadzali zaledwie dziewięć kontroli w ww. okresie: Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Namysłowie, Krapkowicach i Golubiu-Dobrzyniu po trzy kontrole.

6. ZAŁĄCZNIKI

6.1. Metodyka kontroli i informacje dodatkowe

Dane identyfikacyjne kontroli	Kontrola nr P/22/024 „Utrzymanie i ochrona obiektów inżynierskich w ciągu dróg samorządowych”.
Cel główny kontroli	Czy zarządcy dróg samorządowych zapewniają należyty stan techniczny i estetyczny oraz bezpieczne użytkowanie obiektów inżynierskich?
Cele szczegółowe	Czy prawidłowo prowadzono kontrole obiektów inżynierskich? Czy utrzymywano w należytych stanie technicznym obiekty inżynierskie oraz urządzenia zabezpieczające ruch i inne urządzenia towarzyszące tym obiektom? Czy zaplanowano i zapewniono środki finansowe zapewniające zgodne ze zidentyfikowanymi potrzebami utrzymanie, ochronę, budowę, przebudowę i remonty drogowych obiektów inżynierskich? Czy prawidłowo realizowano obowiązki w zakresie prowadzenia ewidencji obiektów inżynierskich i raportowania?
Zakres podmiotowy	Zarządy dróg wojewódzkich (w województwach: mazowieckim, kujawsko-pomorskim i opolskim), zarządcy dróg powiatowych (w powiatach: golubsko-dobrzyńskim, staszowskim, łukowskim, zamojskim, krapkowickim i namysłowskim) oraz zarządcy dróg gminnych (w gminach: Golub-Dobrzyń, Chocień, Wąchock, Wiślica, Krzywda, Miączyń, Strzeleczyki).
Kryteria kontroli	We wszystkich kontrolowanych jednostkach kontrole przeprowadzono na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy o NIK, z uwzględnieniem kryteriów: legalności, gospodarności i rzetelności.
Okres objęty kontrolą	Kontrolą objęto lata 2020–2022 do dnia zakończenia kontroli, tj. 10 sierpnia 2022 r.
Działania na podstawie art. 29 ustawy o NIK	W ramach postępowania kontrolnego w trybie art. 29 ust. 1 ustawy o NIK uzyskano informacje z powiatowych i wojewódzkich Komend Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego i Wojewódzkich Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie przeprowadzania kontroli na i w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów mostowych.
Terminy realizacji kontroli	Kontrolę rozpoczęto 14 kwietnia 2022 r., a zakończono 10 sierpnia 2022 r. (data podpisania ostatniego wystąpienia pokontrolnego).
Pozostałe informacje	Do jednego wystąpienia pokontrolnego NIK kontrolowani złożyli zastrzeżenia, które po rozpatrzeniu przez komisję rozstrzygającą zostały oddalone w całości. Na dzień 7 listopada 2022 r. w wystąpieniach pokontrolnych sformułowano 122 wnioszków pokontrolnych, z tego: 41 zostało zrealizowanych, 45 jest w trakcie realizacji, a 36 nie zostało zrealizowanych; Na dzień 25 października 2022 r. zarejestrowano finansowe lub sprawozdawcze skutki nieprawidłowości w kwocie 174 tys. zł.

Lp.	Jednostka organizacyjna NIK przeprowadzająca kontrolę	Nazwa jednostki kontrolowanej	Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej
1.	Departament Infrastruktury	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie	Grzegorz Obłękowski
2.	Delegatura NIK w Bydgoszczy	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy	Przemysław Dąbrowski
3.		Urząd Gminy Golub-Dobrzyń	Marek Ryłowicz
4.		Zarząd Dróg Powiatowych w Golubiu-Dobrzyniu	Mariusz Trojanowski
5.		Urząd Gminy Chocień	Roman Nowakowski
6.	Delegatura NIK w Kielcach	Urząd Miasta i Gminy Wiślica	Jarosław Jaworski
7.		Urząd Miasta i Gminy Wąchock	Jarosław Samela
8.		Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie	Mirosław Bernyś
9.	Delegatura NIK w Lublinie	Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie	Stanisław Sokół
10.		Urząd Gminy Krzywda	Krzysztof Warda
11.		Urząd Gminy Miączyn	Ryszard Borowski
12.		Zarząd Dróg Powiatowych w Zamościu	Piotr Kuter
13.	Delegatura NIK w Opolu	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu	Bartłomiej Horaczuk
14.		Urząd Gminy Strzeleczy	Marek Pietruszka
15.		Starostwo Powiatowe w Krapkowicach	Maciej Sonik
16.		Starostwo Powiatowe w Namysłowie	Konrad Gęsiarz

⁶⁶ W brzmieniu pisma okólnego nr 1/2019 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniającego pismo okólnie w sprawie wzoru informacji o wynikach kontroli.

Wykaz ocen kontrolowanych jednostek⁶⁷

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*)	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
1.	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie	w formie opisowej	– W toku okresowych kontroli MZDW identyfikował stan techniczny zarządzanych obiektów inżynierskich; – przygotowano projekt planu rozwoju sieci drogowej oraz projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. W ramach przyznanych środków finansowych MZDW realizował określone w ww. dokumentach zadania w zakresie utrzymania i poprawy stanu technicznego zarządzanych dróg oraz obiektów inżynierskich.	– Nierzetelnie prowadzono ewidencję obiektów mostowych, tuneli oraz przepustów; – w ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych MZDW nie ujęto części zarządzanych obiektów mostowych, tuneli oraz przepustów drogowych; – stan techniczny 4 z 10 obiektów inżynierskich poddanych oględzinom w ramach kontroli NIK został określony jako niedostateczny lub gorszy. Oględziny te nie potwierdziły także części ocen stanu technicznego sformułowanych w protokołach z kontroli okresowych, przeprowadzonych w latach 2020–2021 oraz wykazały m.in. nierzetelne wykonanie sformułowanych w tych protokołach zaleceń.
2.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy	w formie opisowej	– ZDW w Bydgoszczy utrzymywał drogowe obiekty inżynierskie w stanie zapewniającym bezpieczne ich użytkowanie; – ZDW w Bydgoszczy przygotował plan rozwoju sieci drogowej oraz coroczne plany finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich uwzględniające konieczność modernizacji obiektów inżynierskich będących w złym stanie technicznym.	– W ZDW prowadzono ewidencję obiektów inżynierskich, zarówno w wersji elektronicznej jak i papierowej, jednak była ona niekompletna (brak mapy technicznej – eksploatacyjnej) oraz zawierała nierzetelne lub niespójne dane; – ZDW nie zrealizował części zaleceń z przeglądów okresowych dziewięciu obiektów na 10 poddanych oględzinom, w tym dwóch zaleceń zleconych do naprawy w trybie awaryjnym; – w ZDW nie weryfikowano – w ramach rzetelnej oceny realizacji zleconej usługi – pełnego zakresu danych jaki powinien zawierać protokół z kontroli okresowej stanu technicznego ww. obiektów, zgodnie z przepisami Prawa budowlanego.
3.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu	w formie opisowej	– Zarząd utrzymywał obiekty mostowe i przepusty drogowe w stanie zapewniającym ich bezpieczne użytkowanie, a zaplanowanie w budżecie jednostki wydatki przeznaczone na remonty i bieżące utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich umożliwiały podejmowanie działań na rzecz poprawy stanu tych obiektów; – w Zarządzie prawidłowo prowadzono ewidencję obiektów mostowych oraz przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, jednakże wchodząca w jej skład.	– Mapa techniczno-eksploatacyjna dróg zarządzanych przez ZDW w Opolu nie była aktualizowana; – stwierdzono jednak przypadki braku formulowa w protokołach kontroli okresowych zaleceń wskazujących czynności mające na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości oraz termin ich wykonania; – stwierdzono w toku oględzin NIK bezpośrednie niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania znacznej szkody w mieniu w odniesieniu do pięciu obiektów (na 10 poddanych oględzinom).

⁶⁷ W brzmieniu pisma okólnego nr 1/2019 Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniającego pismo okólnie w sprawie wzoru informacji o wynikach kontroli.

4.	Starostwo Powiatowe w Namysłowie	w formie opisowej	– Prowadzono ewidencję obiektów mostowych i przepustów; – W wymaganym terminie przekazano Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad formularze danych o sieci dróg publicznych Powiatu; – Opracowano Plan rozwoju i finansowania sieci dróg powiatowych w powiecie namysłowskim na lata 2020–2030.	– W ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych powiatu nie ujęto części zarządzanych obiektów mostowych, oraz przepustów drogowych; – okresowe kontrole obiektów mostowych przeprowadziła osoba nieposiadająca uprawnień wymaganych do dokonywania tego rodzaju czynności; – w kontrolowanym okresie nie realizowano zaleceń dotyczących koniecznych do realizacji remontów, wynikających z protokołów okresowych kontroli.
5.	Starostwo Powiatowe w Krapkowicach	w formie opisowej	– Zarządca dróg powiatowych prowadził ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów (z wyjątkiem jednej karty obiektu mostowego). W wymaganym terminie przekazywał też do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rzetelnie sporządzone informacje o sieci dróg publicznych powiatu.	– Nie opracowano planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; – zarządca dróg powiatowych nie prowadził wymaganej karty jednego obiektu mostowego, jak też nie aktualizował mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg; – stan techniczny 12 obiektów mostowych, wskazywał na konieczność wykonania prac remontowych (w trybie planowym, a w jednym przypadku również w trybie awaryjnym) nie podejmowano wymaganych działań; – nie przeprowadzono okresowych kontroli stanu technicznego przepustów o świetle przekroju równym lub większym niż 150 cm.
6.	Zarząd Dróg Powiatowych w Golubiu-Dobrzyniu	w formie opisowej	– Prowadzono nadano numer JN1 wszystkim obiektom mostowym, założono i prowadzono książki obiektu mostowego oraz sporządzono ich wykaz; – W planach finansowych właściwie uwzględniono m.in. wydatki na bieżące utrzymanie obiektów mostowych i przepustów; – Terminowo przeprowadzono okresowe przeglądy oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich. Osoby je dokonujące posiadały wymagane uprawnienia budowlane.	– Nie nadano przepustom numerów ewidencyjnych; – nie sporządzono wykazu przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm; – nie opracowano projektu planu rozwoju sieci drogowej; – przekazywano do GDDKiA nierzetelne informacje o sieci dróg; – nie udostępniono zarządcy dróg wojewódzkich map techniczno-eksploatacyjnych; – nie ujęto w księgach rachunkowych, wszystkich wymaganych przepisami, 10 drogowych obiektów inżynierskich.
7.	Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie	w formie opisowej	– W ZDP rzetelnie prowadzono wykaz mostów, książki obiektu mostowego i wykaz przepustów, a także terminowo przekazywano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacje o sieci dróg powiatowych, w tym o stanie obiektów mostowych; – ZDP poddawał ocenie stan obiektów mostowych w ramach okresowych kontroli ich stanu technicznego.	– Stwierdzono, że 10 obiektów inżynierskich objętych oględzinami w ramach kontroli NIK, miało uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego; – nie ujęto w księgach rachunkowych, wszystkich wymaganych przepisami, drogowych obiektów inżynierskich.

Stany mające wpływ na wydaną ocenę:			
Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*)	prawidłowe
			nieprawidłowe
7.	Zarząd Dróg Powiatowych w Łukowie	w formie opisowej	– Osoba wykonująca kontrole stanu technicznego obiektów mostowych, posiadała 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.
8.	Zarząd Dróg Powiatowych w Staszowie	negatywna	– Nie przeprowadzono obowiązkowych kontroli okresowych (rocznej oraz rozszerzonej) 22 przepustów, o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm; – nie prowadzono prac w celu usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli stanu technicznego obiektów mostowych zgodnie z sformułowanymi zaleceniami; – odebrane przez ZDP 26 protokoły kontroli rozszerzonych nie zawierały, wymaganych informacji; – nie ujęto w księgach rachunkowych, wszystkich wymaganych przepisami, drogowych obiektów inżynierskich; – książki obiektów mostowych prowadzone były nierzetelnie i nie były na bieżąco aktualizowane; – w ZDP nie sporządzono dwóch kart obiektów mostowych, wykazu obiektów mostowych oraz wykazu przepustów; – Dyrektor ZDP nie wystąpił do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o nadanie dwóm mostom jednolitego numeru inwentarzowego; – nie nadano przepustom (w tym o świetle otworu równym lub większym niż 1,5 m numerów ewidencyjnych).
9.	Zarząd Dróg Powiatowych w Zamościu	w formie opisowej	– Terminowo przekazywano do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacje o sieci dróg powiatowych, w tym o stanie obiektów mostowych. Informacje sporządzano na odpowiednich wzorach formularzy, wykazane w niej dane były zgodne z prowadzoną ewidencją; – ZDP poddawał ocenie/diagnozie stan drogowych obiektów inżynierskich w ramach okresowych kontroli stanu technicznego tych obiektów, które były przeprowadzane przez osoby posiadające uprawnienia budowlane odpowiednie do dokonywania tych czynności.
10.	Urząd Gminy Chocień	negatywna	– Nieujęcie obiektu mostowego w ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz nieprowadzenia książki drogi, w ciągu której usytuowany był ten obiekt;

10.	Urząd Gminy Chocień	negatywna	– nieustalenie numerów ewidencyjnych dla przepustów i mostu; – nieprzekazania do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informacji o sieci dróg publicznych za lata 2019 i 2020 i przekazania z opóźnieniem informacji za 2021 r.; – nieopracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej; – nieopracowania projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich; – nieuwzględnienie w księgach rachunkowych i nieinwentaryzowania obiektu mostowego; – brak przeprowadzenia w okresie objętym kontrolą obowiązkowych okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich; – niezakończenie w 2020 r. i 2021 r. dziennika objazdu dróg; – zastosowanie niewłaściwych barier ochronnych lub ich braku na siedmiu z 10 poddanych oględzinom obiektach inżynierskich oraz braku balustrad zabezpieczających ruch pieszych i rowerzystów na jednym spośród tych obiektów.
11.	Urząd Gminy Golub-Dobrzyń	negatywna	– Dopuszczenie do nadmiernego pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektów; – nie prowadzone wykazu obiektów mostowych, dziennika objazdu dróg i książki drogi dla dróg gminnych; – dopiero w trakcie kontroli NIK założono książki obiektów mostowych; – obiekty mostowe nie posiadały jednolitych numerów inwentaryzacyjnych, a przepusty numerów ewidencyjnych; – nie wywiązano się z obowiązku raportowania do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o sieci dróg; – nie opracowano projektu planów rozwoju sieci drogowej.
12.	Urząd Gminy Miączyń	negatywna	– Nieprowadzenie dla sześciu odcinków dróg gminnych (w tym dwóch, w ciągu których były usytuowane drogowe obiekty inżynierskie) książki drogi; – nierzetelne lub niezgodne z wymogami obowiązujących przepisów prowadzenie ewidencji dróg; – nadawanie przepustom zlokalizowanym w ciągu dróg gminnych numerów ewidencyjnych niezgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ewidencji dróg;
			– niepoddawanie dróg gminnych kontrolom okresowym; – niesporządzanie i nieprzekazywanie w latach 2020–2021 Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad informacji o sieci gminnych dróg publicznych.

Lp.	Nazwa jednostki kontrolowanej	Ocena kontrolowanej działalności*)	Stany mające wpływ na wydaną ocenę:	
			prawidłowe	nieprawidłowe
13.	Urząd Gminy Krzywda	negatywna		- Nie prowadzono ksiąg obiektów mostowych oraz wykazów obiektów mostowych i przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm; - nie ustalono dla obiektów mostowych jednolitych numerów inwentarzowych; - nie wykonywano obowiązkowych kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektów mostowych oraz przepustów drogowych o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm; - stan techniczny jednego z dwóch mostów poddanych oględzinom zagrażał bezpieczeństwu użytkowników tego obiektu; - nie opracowano planu rozwoju sieci drogowej; - nie ujęto w księgach rachunkowych, części wymaganych przepisami, drogowych obiektów inżynierskich.
14.	Urząd Gminy Strzelczki	negatywna		- Nie prowadzono ksiąg obiektów mostowych wszystkich obiektów w zarządzie; - przeprowadzaniu okresowych kontroli rocznych stanu technicznego obiektów mostowych przez osobę nieuprawnioną; - nieprzeprowadzaniu okresowych, co najmniej raz na pięć lat, kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektów mostowych; - nie opracowano planu rozwoju sieci drogowej; - nie ustalono dla obiektów mostowych jednolitych numerów inwentarzowych.
15.	Urząd Miasta i Gminy w Wąchocku	negatywna		- Nieprzeprowadzanie okresowych corocznych i pięcioletnich przeglądów kontroli stanu technicznego oraz przydatności do użytkowania obiektów mostowych i przepustu o świetle otworu powyżej 1,5 m oraz dróg, w których znajdowały się przepusty o mniejszej średnicy otworu; - nierzetelnie prowadzono wykaz i książki obiektów mostowych; - nie ujęto w księgach rachunkowych, części wymaganych przepisami, drogowych obiektów inżynierskich; - nie ustalono dla obiektów mostowych jednolitych numerów inwentarzowych; - nie opracowano planu rozwoju sieci drogowej.

16.	Urząd Miasta i Gminy Wiślica	negatywna	– Burmistrz nie zapewnił właściwego stanu technicznego siedmiu poddanym oględzinom drogowym obiektom inżynierskim. Pomimo że jeden most w ciągu drogi nr 396004T uległ katastrofie budowlanej, Burmistrz nie zawiadomił Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Busku Zdroju (dalej: PINB), co stanowiło niedopełnienie obowiązku określonego w art. 75 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane; – nieprzeprowadzaniu okresowych, rocznych i pięcioletnich kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektów mostowych; – nie ujęto w księgach rachunkowych, części wymaganych przepisami, drogowych obiektów inżynierskich; – nie ustalono dla obiektów mostowych jednolitych numerów inwentarzowych; – nie opracowano planu rozwoju sieci drogowej; – stan techniczny dwóch mostów stwarzał bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego.
-----	---------------------------------	-----------	---

*) pozytywna/negatywna/w formie opisowej

Ustawa o drogach publicznych (dalej udp)

6.2. Analiza stanu prawnego i uwarunkowań organizacyjno-ekonomicznych

Podstawowe dwie klasyfikacje dróg publicznych o charakterze funkcjonalnym określa przepis art. 2 udp., dzieląc drogi publiczne na kategorie i grupując te drogi w klasy. Klasyfikacja dróg publicznych na kategorie dokonywana jest ze względu na funkcję w sieci drogowej, a także kryteria położenia drogi i podmiot będący jej właścicielem, zgodnie z art 2 ust. 1 udp. wyróżnia się: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne. Natomiast podział dróg publicznych na klasy statuuje przepis art. 2 ust. 3 udp., odsyłając do warunków technicznych, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego⁶⁸.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 udp., centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych jest Generalny Dyrektor DKiA, który wykonuje zadania zarządcy dróg krajowych. Na podstawie art. 18a ust. 1, Generalny Dyrektor DKiA wykonuje swoje zadania przy pomocy GDDKiA, która wykonuje również zadania zarządu dróg krajowych.

Zgodnie z art. 19 ust. 2 udp, dla pozostałych dróg zarządcami są:

1. dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa,
2. dla dróg powiatowych – zarząd powiatu,
3. dla dróg gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta),

z zastrzeżeniem art. 19 ust. 5, który stanowi, że w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Zadania zarządcy drogi określają przepisy art. 20 udp. Do zadań tych należy m.in.:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- pełnienie funkcji inwestora;
- prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

⁶⁸ Szczegółowy opis pkt 2.1.

Zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz prezydenci miast jako zarządcy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu mogą wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca (art. 21 ust. 1 udp).

Ustawowe pojęcia istotne dla przedmiotu kontroli

Zgodnie z art. 4 pkt 2 udp., drogowe obiekty inżynierskie są elementami składowymi drogi. Art. 4 pkt 12 i 13 określają odpowiednio: drogowy obiekt inżynierski – jako obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową; obiekt mostowy – jako budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakadę, kładkę.

Sporządzanie planów rozwoju sieci drogowej

Na podstawie art. 20 pkt 1 udp. zarządca drogi jest zobowiązany do opracowywania projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do zarządcy drogi należy również opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich (art. 20 pkt 2 udp).

Ewidencja i numeracja dróg publicznych

Na podstawie art. 10 ust. 6–10 udp, drogom publicznym, obiektom mostowym i tunelom nadaje się numerację. Jednolite numery inwentarzowe (JNI) obiektom mostowym i tunelom nadaje, na podstawie zgłoszeń zarządców dróg, Generalny Dyrektor DKiA, który prowadzi rejestr numerów nadanych obiektom mostowym i tunelom.

Na podstawie art. 10 ust. 11 ww. ustawy, zarządca drogi prowadzi dla poszczególnych kategorii dróg ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów; zadanie to zostało również określone w art. 20 pkt 9 udp, który stanowi, że zarządca drogi prowadzi ewidencję dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnia ją na żądanie uprawnionym organom. Szczegółowe zasady dotyczące ewidencji i numeracji dróg określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom⁶⁹ (dalej: rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji dróg publicznych).

Każdej drodze nadaje się numer, na potrzeby oznaczania przebiegu drogi mapach oraz oznakowania dróg zgodnie z Prawem o ruchu drogowym (§ 3 ww. rozporządzenia). Zarządca drogi ustala numer ewidencyjny odcinka drogi (§ 5 ust. 1) oraz dla obiektów mostowych i tuneli (§ 6 ust. 1).

⁶⁹ Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 582, ze zm.

Numerem ewidencyjnym dla obiektów mostowych jest JN1, który nadaje Generalny Dyrektor DKiA na podstawie zgłoszenia właściwego zarządcy drogi. Zarządca drogi ustala numer ewidencyjny dla przepustów i tuneli (§ 7 ust. 1 i § 6 ust. 1).

W § 9 ust. 1 ww. rozporządzenia określono, jakie dokumenty powinna zawierać ewidencja dróg. Należą do nich m. in. książki obiektów mostowych i tuneli, karty obiektów mostowych, wykazy obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz mapy techniczno-eksploatacyjne dróg. Wzory tych dokumentów określają załączniki do rozporządzenia. Książki obiektu mostowego oraz tunelu sporządza się w jednym egzemplarzu i prowadzi osobno dla każdego z tych obiektów (§ 13).

Ewidencję prowadzi się w formie pisemnej lub elektronicznej, a jej aktualizowania dokonuje się na bieżąco, nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający (§ 16 i 17 ust. 1).

Rejestr numerów nadanych drogom prowadzą: Generalny Dyrektor DKiA – odrębnie dla dróg krajowych i wojewódzkich oraz zarządy województw – odrębnie dla dróg powiatowych i gminnych. Rejestry te powinny zawierać numer i przebieg drogi. Aktualizacji rejestrów dokonuje się na wniosek właściwego zarządcy drogi (§ 18 ww. rozporządzenia). Zawartość rejestru numerów nadanych obiektom mostowym i tunelom określa § 19 ust. 1. Rejestry prowadzi się w formie pisemnej lub elektronicznej (§ 20 ust. 1).

Stosownie do przepisów § 21 ww. rozporządzenia, dla dróg, obiektów mostowych, przepustów i tuneli, użytkowanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, nieobjętych ewidencją na podstawie przepisów dotychczasowych, należało założyć ewidencję zgodnie z przepisami rozporządzenia, w terminie 24 miesiące od dnia wejścia w życie rozporządzenia. Ewidencja ww. obiektów, prowadzona na podstawie przepisów dotychczasowych, stanowi integralną część ewidencji prowadzonej zgodnie z aktualnymi przepisami. Natomiast dla aktualizacji ewidencji założonej i prowadzonej na podstawie dotychczasowych przepisów, należało dokonać w terminie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia – tj. od dnia 10 maja 2005 r.

Na podstawie art. 18a ust. 7 udp zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. Nr 67, poz. 583). Zgodnie z przepisami rozporządzenia, Generalny Dyrektor DKiA gromadzi dane dotyczące sieci dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli oraz promów, sporządzane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie numeracji i ewidencji dróg publicznych oraz sporządza informacje o sieci tych dróg, dla celów statystycznych i obronności oraz udostępnia każdorazowo te dane na żądanie uprawnionych organów administracji publicznej. Zarządcy dróg w granicach miast na prawach powiatu oraz inni zarządcy dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych sporządzają informacje dla celów statystycznych poprzez wypełnienie odpowiedniego formularza danych o sieci dróg publicznych i przekazują je Generalnemu Dyrektorowi

DKiA, raz do roku w terminie do końca I kwartału, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego; wzory formularzy stanowią załącznik do rozporządzenia. Sporządzanie informacji dla celów obronności odbywa się przez wypełnienie karty obiektu mostowego oraz przez sporządzenie i prowadzenie map techniczno-eksploatacyjnych dróg publicznych, określonych w rozporządzeniu w sprawie numeracji i ewidencji dróg publicznych. W celu aktualizacji sporządzonych i prowadzonych przez zarządców dróg map techniczno-eksploatacyjnych dla celów obronności, w zakresie dotyczącym dróg zarządzanych przez innych zarządców dróg, mapy techniczno-eksploatacyjne udostępniane są corocznie w trzech egzemplarzach w terminie:

- do dnia 10 kwietnia – przez zarządcę dróg powiatowych i wszystkich dróg w granicach miasta na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz gminnych – zarządcy dróg wojewódzkich;
- do dnia 20 kwietnia – przez zarządcę dróg wojewódzkich – Generalnemu Dyrektorowi DKiA.

Warunki techniczne dla drogowych obiektów inżynierskich

Na podstawie Prawa budowlanego, warunki techniczne dla dróg oraz warunki techniczne dla drogowych obiektów inżynierskich (które zgodnie z art. 3 pkt 3 i 3a ww. ustawy stanowią obiekty budowlane) określają przepisy rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej⁷⁰. Przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich, stosuje się przy projektowaniu, budowie oraz przebudowie obiektów inżynierskich i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy projektowaniu i budowie urządzeń obcych, sytuowanych na obiektach inżynierskich. Przepisy te stanowią m. in., że połączenie obiektu inżynierskiego z drogą powinno zapewnić w szczególności:

Prawo budowlane

1. kontynuację ruchu drogowego,
2. właściwe warunki pracy konstrukcji obiektu,
3. odpowiednie ukształtowanie przestrzeni pod obiektem mostowym w zależności od rodzaju przeszkody i zagospodarowania terenu,
4. stabilność nasypu drogowego i terenu,
5. stabilność i szczelność nawierzchni jezdni (§ 79).

Obiekt inżynierski powinien być dostępny dla obsługi w celu dokonywania przeglądów i bieżącego utrzymania, w szczególności poprzez spełnienie warunków określonych w § 84 ww. rozporządzenia. W dziale IV rozporządzenia zawarto przepisy określające bezpieczeństwo obiektów inżynierskich;

⁷⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (dalej: rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg) – Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm. oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (dalej: rozporządzenia w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich) – Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735, ze zm. Obecnie w tym zakresie obowiązuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

w dziale VI – wymagania dotyczące wyposażenia tych obiektów; w dziale VII – warunki umieszczania urządzeń obcych na obiektach; w dziale VIII – bezpieczeństwo pożarowe.

W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dróg – § 4 wprowadzono klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach:

- 1) autostrady, oznaczone dalej symbolem „A”;
- 2) ekspresowe, oznaczone dalej symbolem „S”;
- 3) główne ruchu przyspieszonego, oznaczone dalej symbolem „GP”;
- 4) główne, oznaczone dalej symbolem „G”;
- 5) zbiorcze, oznaczone dalej symbolem „Z”;
- 6) lokalne, oznaczone dalej symbolem „L”;
- 7) dojazdowe, oznaczone dalej symbolem „D”.

Droga zaliczona do jednej z kategorii w rozumieniu udp. powinna spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla następujących klas: krajowa – klasy A, S lub GP; wojewódzka – klasy GP lub G; powiatowa – klasy GP, G lub Z; gminna – klasy GP, G, Z, L lub D, przy czym przy przebudowie dróg, o których mowa w pkt 1–3, dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niższej.

Okresowe kontrole dróg

Zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego, obiekty budowlane powinny być poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli okresowej:

- co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów, instalacji i urządzeń wymienionych w pkt 1;
- co najmniej raz na pięć lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu oraz jego otoczenia.

Niewykonywanie obowiązku kontroli jest wykroczeniem z art. 93 pkt 8 Prawa budowlanego, zagrożonym karą grzywny.

Kontrola powinna być prowadzona przez osoby posiadające uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (art. 12 ust. 1, ust. 2 i ust. 7).

Na podstawie art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego, właściciel lub zarządca jest zobowiązany prowadzić w przypadku każdego obiektu książkę obiektu budowlanego, stanowiącą dokument przeznaczony do zapisów dotyczących przeprowadzanych badań i kontroli stanu technicznego, remontów i przebudowy w okresie użytkowania obiektu. Jednak na podstawie art. 64 ust. 2 pkt 3, obowiązek ten nie obejmuje zarządcę dróg lub obiektów mostowych, jeżeli prowadzą książki lub książkę obiektu mostowego na podstawie przepisów o drogach publicznych.

Art. 63 Prawa budowlanego zobowiązuje właściciela lub zarządcę obiektu budowlanego do przechowywania przez okres istnienia obiektów dokumentów, o których mowa w art. 60 ust. 1 (dokumentacje budowy, dokumentacje powykonawcza oraz inne dokumenty i decyzje dotyczące obiektu).

Stosownie do art. 64 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydanego przez właściwy organ w drodze decyzji administracyjnej oraz przestrzegania warunków przejazdu, określonych w tym zezwoleniu.

Organ wydający zezwolenie prowadzi rejestr zezwoleń (art. 64 ust. 5). Na podstawie art. 64a ust. 3, zezwolenie wydaje zarządca właściwy w przypadku drogi, na której ruch ma być wykonywany. Stosownie do art. 64 ust. 4, kierujący pojazdem powinien mieć zezwolenie przy sobie i okazywać je uprawnionym osobom.

Na podstawie art. 64c ust. 9–13, podmiot posiadający zezwolenie kategorii V i VI⁷¹, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany powiadomić pisemnie właściwego w przypadku tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7 dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu. Zarządca drogi najpóźniej na 3 dni przed datą planowanego przejazdu potwierdza przyjęcie zawiadomienia i może określić warunki przejazdu przez most lub wiadukt lub zgłosić uzasadniony sprzeciw.

Warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt określa zarządca drogi, ustalając, zależnie od potrzeb, ograniczenia w zakresie ruchu, sposób przejazdu oraz przystosowanie obiektu do przejazdu. Zarządca drogi może zgłosić sprzeciw, jeżeli stan technicznej sprawności mostu lub wiaduktu, po którym planowany jest przejazd pojazdu nienormatywnego, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, uniemożliwia wykonanie tego przejazdu.

Zabronione jest wykonywania przejazdu przez most lub wiadukt w przypadku zgłoszenia sprzeciwu albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt. Na podstawie art. 140aa ust. 1 ustawy, za przejazd pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami, określonymi w zezwoleniu, właściwy organ, określony w ust. 2, nakłada karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej. Zgodnie z art. 140aa ust. 3, karę nakłada się na podmiot wykonujący przejazd lub na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym.

⁷¹ Od 13 marca 2021 r. (w art. 64c ust. 9) mowa jest o kategorii IV.

6.3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U z 2022 r. poz. 1693, ze zm.).
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.).
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.).
4. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm.).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 582).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 583).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735, ze zm.). Rozporządzenie obowiązywało do 20 września 2022 r.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784).

6.4. Wykaz podmiotów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Prezes Trybunału Konstytucyjnego
6. Rzecznik Praw Obywatelskich
7. Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej
8. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury
9. Przewodniczący Senackiej Komisji Infrastruktury
10. Przewodniczący Sejmowej Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej
11. Przewodniczący Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
12. Minister Infrastruktury
13. Wojewodowie.
14. Marszałkowie województw