



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.005.04.2015
P/15/033

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/15/033 – Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Janina Balas, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93229 z dnia 27 marca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2) 2. Marian Dłucik, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93223 z dnia 20 marca 2015 r. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach ¹ , ul. Lechicka 24, 40-609 Katowice
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zbigniew Tabor, Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich (dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², działalność ZDW w zakresie zarządzania obiektami mostowymi i przepustami w latach 2014 – I kwartał 2015.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Pozytywnie oceniono: wykonywanie działań planistycznych w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich; prowadzenie ewidencji obiektów mostowych; realizację wymaganych ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³ i ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴ okresowych kontroli obiektów mostowych; przekazywanie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad⁵ rzetelnych informacji o sieci dróg publicznych.

Na ocenę ogólną wpłynęły stwierdzone nieprawidłowości dotyczące m.in: prowadzenia wykazu przepustów niezgodnie z wzorem ustalonym w rozporządzeniu 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 tunelom⁶; nieterminowe przekazanie GDDKiA kart trzech obiektów mostowych; niepełnej realizacji zaleceń formułowanych po przeprowadzanych okresowych kontrolach obiektów mostowych.

¹ Zwany dalej „Zarządem” lub „ZDW”.

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

³ Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm., zwana dalej „ustawą Prawo budowlane”.

⁴ Dz. U. z 2015 r., poz. 460, zwana dalej „ustawą o drogach publicznych”.

⁵ Zwanemu dalej „GDDKiA”.

⁶ Dz. U. z 2005, Nr. 67, poz. 582, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie ewidencji dróg”.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wykonywanie działań planistycznych dotyczących rozwoju, finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu faktycznego

ZDW nie zostały powierzone przez zarządcę dróg wojewódzkich - Zarząd Województwa Śląskiego - zadania opracowywania projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz informowania o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

(dowód: akta kontroli str. 6-15, 749,755)

ZDW opracował na lata 2014-2015 projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich⁷. Uwzględniono w nich zadania ujęte w „Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2014-2025”, pozostałe zadania planowane do realizacji w latach 2014-2015 oraz zadania zakładane do finansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego⁸. W projektach planów przewidywano równoległe z budową/przebudową sieci dróg wojewódzkich również modernizację części obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 16-98)

Rzeczowe i finansowe potrzeby remontowe i inwestycyjne na lata 2014-2015 ustalane były w oparciu o analizy wyników kontroli stanu technicznego obiektów mostowych, wyniki bieżącego nadzoru dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz informacje i wnioski wpływające np. od Policji, organów nadzoru budowlanego i samorządów, dotyczące m.in. poprawy bezpieczeństwa użytkowania i nośności obiektów mostowych, usuwania szkód komunikacyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 99-101)

Zgłaszane przez ZDW potrzeby finansowe w zakresie remontów i utrzymania obiektów inżynierskich uwzględniane były przez Zarząd Województwa w planach inwestycji i remontów. ZDW na lata 2013 - 2014 wnioskował o środki na inwestycje, remonty i bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich odpowiednio w wysokości 13 540,0 tys. zł i 24 370,0 tys. zł. Natomiast w I kw. 2015 r. o 249,0 tys. zł. Wnioskowane środki finansowe zostały przekazane i wydatkowane w całości.

(dowód: akta kontroli str. 17-98,102-121)

Projekty planów na lata 2013-2015 opracowywane były z uwzględnieniem wytycznych Zarządu Województwa Śląskiego w sprawie przyjęcia założeń ekonomiczno-finansowych do projektu budżetu Województwa na dany rok. Dyrektor ZDW wyjaśnił, że środki finansowe potrzebne na remont lub przebudowę obiektów mostowych (których stan techniczny oceniano jako przedawaryjny lub niedostateczny wielokrotnie przekraczają wartość środków otrzymywanych przez jednostkę. Stwierdził, że ZDW corocznie typuje minimum pięć obiektów mostowych do remontu lub przebudowy (rozbiórki starego obiektu połączonej z budową nowego) oraz, że obiekty mostowe nienormatywne, z uwagi na przepisy art. 3 pkt 8 ustawy Prawo budowlane, nie są przeznaczane do remontu tylko do przebudowy.

(dowód: akta kontroli str. 566-601)

⁷ Zwanego dalej planem rzeczowo-finansowym inwestycji i remontów.

⁸ zwanego dalej „RPO”.

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

2. Prowadzenie wymaganej przepisami ewidencji kontrolowanych obiektów inżynierskich i sporządzanie informacji ich dotyczących

Opis stanu faktycznego

1. Zgodnie z art. 20 pkt 9 ustawy o drogach publicznych Oddział posiadał ewidencję dróg, obiektów mostowych i przepustów⁹. Na podstawie analizy dokumentacji 20 losowo wybranych obiektów mostowych¹⁰ NIK ocenia, że ewidencja dróg i obiektów mostowych wymagana art. 20 pkt. 9 ustawy o drogach publicznych, prowadzona była, poza wyjątkami, prawidłowo.

(dowód: akta kontroli str. 122-149)

Zgodnie z wzorem określonym w rozporządzeniu w sprawie ewidencji dróg (załącznik nr 4), prowadzono książki obiektów mostowych. Określano w nich m.in.: parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu; odnotowywano oceny stanu technicznego elementów konstrukcyjnych i całego obiektu; daty kontroli okresowych i formułowane w ich wyniku zalecenia. Książki nie zawierały informacji potwierdzających wykonanie zaleceń formułowanych podczas kontroli okresowych.

(dowód: akta kontroli str. 150-152, 165-166, 886-897)

Zgodnie z wzorem ujętym w załączniku nr 5 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg były karty obiektów mostowych. Zawierały wymagane dane, m.in. o konstrukcji obiektów, klasie obciążeń, nośności użytkowej. Karty obiektów mostowych przekazane zostały do GDDKiA, poza trzema wyjątkami.

(dowód: akta kontroli str. 167,235-237)

W miesiącach wrzesień – listopad 2014 r. Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Katowicach, po rozpatrzeniu wniosków ZDW, udzielił pozwolenia na użytkowanie¹¹ trzech nowych obiektów mostowych (których rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł była większa niż 20 m lub całkowita długość była równa/większa od 50 m). ZDW do kwietnia 2015 r. nie przekazał do GDDKiA kart tych obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 165-166 a-f, 238-245)

Wykazy mostów, wiaduktów, estakad i kładek dla pieszych, sporządzane kategoriami dróg zgodnie z ich rosnącą numeracją i kilometrażem, zawierały oceny stanu technicznego obiektów. Prowadzony wykaz mostów, wiaduktów, estakad i kładek dla pieszych obejmował również trzy przejścia podziemne i jedną przeprawę promową. Wykaz przepustów był niezgodny z wzorem określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg.

(dowód: akta kontroli str. 150-152,165-166)

Aktualizowano mapy techniczno–eksploatacyjne sieci dróg, wymagane przepisami rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg. Prezentowane w nich dane miały formę i symbole określone w ww. rozporządzeniu. Naniesione na mapach parametry

⁹ Ewidencję prowadzono w formie elektronicznej.

¹⁰ Mostów, wiaduktów, estakad i kładek dla pieszych.

¹¹ Decyzja nr 91/14 z 25 września 2014 r. na użytkowanie wiaduktu drogowego w Chruszczobrodzie (JNI 04240101; decyzja nr 96/14 z 7 października 2014 r. na użytkowanie mostu drogowego w Wiśle (JNI 07030068) i decyzja nr 123/14 z 28 listopada 2014 r. na użytkowanie wiaduktu drogowego w Kobiórze (JNI 04180155).

obiektów mostowych (m.in. nośność użytkowa, długość i szerokość), były zgodne z ujętymi w innych dokumentach ewidencyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 150-164)

Mapy techniczno-eksploatacyjne dróg udostępniono 13 kwietnia 2015 r. GDDKiA, tj. w terminie określonym w § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach¹².

(dowód: akta kontroli str: 234)

2. W okresie objętym kontrolą, podmioty posiadające zezwolenia kategorii V i VI, nie kierowały do ZDW powiadomień o zamiarze przejazdu przez mosty lub wiadukty leżące w ciągu dróg wojewódzkich pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita była większa od dopuszczalnej. Natomiast w 184 sprawach zgłoszonych przez GDDKiA (Oddział w Katowicach), ZDW określił warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez zarządzany most/wiadukt ustalając zależnie od potrzeb m.in. wymagane ograniczenia w ruchu lub w sposobie przejazdu.

Analiza dokumentacji 15 spraw dotyczących uzgodnień tras przejazdów pojazdów nienormatywnych w ramach zezwoleń kategorii VII wykazała, że GDDKiA, przed datą planowanego przejazdu, zawiadamiał pisemnie ZDW o terminie i trasie przejazdów pojazdów. Z kolei ZDW w terminie, zgodnym z art. 64 d ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹³ potwierdzał przyjęcie zawiadomienia i uzgadniał trasę przejazdu lub określał trasę zamienną. W uzgodnieniach określał warunki przejazdu (standardowe lub szczególne, dotyczące np. przystosowania obiektu do przejazdu).

W badanym okresie ZDW nie nakładał kar pieniężnych w drodze decyzji administracyjnych, za przejazdy po drogach wojewódzkich pojazdów nienormatywnych bez zezwoleń lub niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniach.

(dowód: akta kontroli str. 178-195)

Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Katowicach i Komendant Śląsko-Małopolskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu, w przekazanych informacjach stwierdzali, że podległe im służby nie prowadziły w badanym okresie kontroli ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w zakresie przejazdów pojazdów nienormatywnych przez mosty i wiadukty i nie ujawniły przypadków niezgodnego z przepisami wykonywania takich przewozów. Natomiast funkcjonariusze Izby Celnej w Katowicach, podczas ośmiu kontroli ruchu drogowego na drogach wojewódzkich, nie stwierdzili przypadków niezgodnego z przepisami wykonywania przewozów nienormatywnych przez mosty i wiadukty.

(dowód: akta kontroli str. 196-209)

3. Z 311 mostów, wiaduktów, estakad, kładek dla pieszych i przejść podziemnych ujętych w wykazach, 308 miało przypisane jednolite numery inwentarzowe¹⁴. ZDW 30 marca 2015 r. wystąpił do GDDKiA z wnioskami o nadanie JNI dla trzech obiektów mostowych (wiaduktów w ciągu DW 935 w miejscowości Pszczyna).

(dowód: akta kontroli str. 122-149,210-223)

¹² Dz. U. Nr 67, poz. 583, zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.

¹³ Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.

¹⁴ Zwane dalej JNI

4. ZDW sporządził za 2014 r. i przekazał GDDKiA informację o zarządzanych drogach publicznych wymaganą § 2 ust. 1 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.

(dowód: akta kontroli str. 224-233)

Wykazane w informacji dane, m.in. o liczbie, długości i powierzchni obiektów mostowych i tuneli pozostających w zarządzie ZDW na 31 grudnia 2014 r. (311 obiektów o długości 6993,67 m) były zgodne z danymi ujętymi w wykazie drogowych obiektów inżynierskich i w ewidencji obiektów mostowych. Przedstawiona w informacji zagregowana średnia ważona ocena stanu technicznego obiektów mostowych (3) wynikała z ocen poszczególnych rodzajów obiektów. Zgodne z danymi źródłowymi były również informacje o wykonaniu robót drogowo-mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 122-149, 226-233, 246-256, 257-327)

5. Zadania dotyczące m.in. remontów i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich, określania potrzeb rzeczowych i finansowych oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w części dotyczącej drogowych obiektów inżynierskich, należały do Wydziału Mostów¹⁵. Przygotowanie zawodowe pięciu pracowników Wydziału (wykształcenie kierunkowe¹⁶, przeszkolenie i praktyka zawodowa), w ocenie NIK, dawały podstawę do prawidłowej realizacji zadań, w tym również w zakresie oceny stanu technicznego zarządzanych obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 328--357)

W okresie objętym kontrolą w ZDW nie były przeprowadzane kontrole zewnętrzne dotyczące stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 358)

6. Na 31 grudnia 2014 r. ZDW zarządzał 311 obiektami mostowymi i tunelami¹⁷ oraz 956 przepustami, w tym 224 o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm.

Żaden obiekt mostowy nie był w stanie awaryjnym. W stanie przedawaryjnym był natomiast jeden obiekt¹⁸, a stan pozostałych¹⁹ był oceniany jako: niedostateczny (28 obiektów), niepokojący (197 obiektów), zadawalający (70 obiektów) i odpowiedni (13 obiektów). 176 obiektów (56,4% ogółu) było nienormatywnych, głównie ze względu na nośność.

(dowód: akta kontroli str. 122-149, 359-360)

7. W ewidencji środków trwałych na dzień 31 grudnia 2014 r. ujęte były wszystkie obiekty mostowe pozostające w zarządzie ZDW. Ich wartość pierwotna wynosiła 96 273,0 tys. zł, a po umorzeniu 73 669,5 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 361-378)

8. Ubezpieczenie mienia Województwa Śląskiego będącego w zarządzie ZDW nie obejmowało dróg i obiektów inżynierskich. Szkody wyrządzone na drogach

¹⁵ Zarządzenie nr D/0131/13Z/12 Dyrektora ZDW z 19 października 2012 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu Organizacyjnego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, uchwalonego przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr 2855/195/IV/2012 z 11 października 2012 r.

¹⁶ Czterech miało wykształcenie budowlane, w tym trzech wyższe. Dwoje posiadało uprawnienia budowlane konstrukcyjno-budowlane w tym jeden w zakresie mostów.

¹⁷ 264 mostami, 32 wiaduktami, 12 kładkami, trzema przejściami podziemnymi.

¹⁸ W ciągu DW 790 w miejscowości Giebło.

¹⁹ Bez dwóch obiektów będących w przebudowie oraz promu.

i obiektach inżynierskich przez osoby trzecie były dochodzone z ubezpieczenia sprawcy zdarzenia.

(dowód: akta kontroli str. 379-384)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. Prowadzony przez Wydział Mostów wykaz przepustów był niezgodny z wzorem określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, gdyż zawierał niekompletne dane techniczne o tych obiektach.

Dyrektor ZDW i Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśniali, że spowodowane było to nienależytym wykonaniem przez konsorcjum firm²⁰ umowy z 10 maja 2011 r. na wartość 2.470,5 tys.zł obejmującej wykonanie w terminie do 30 listopada 2011 r. jej przedmiotu („Zgromadzenia i wprowadzenia drogowych danych ewidencyjnych do bazy danych wdrożeniowego oprogramowania dla odcinków dróg wojewódzkich, administrowanych przez ZDW na obszarze województwa śląskiego”²¹). Stwierdzali, że z powodu błędnego i niestaranego zaewidencjonowania drogowych obiektów inżynierskich, w tym przepustów, umowę z wykonawcą rozwiązano 28 maja 2012 r., gdyż przedstawione niekompletne i wadliwe opracowanie, mimo dokonywanych poprawek, uniemożliwiło prawidłowe sporządzenie dokumentów ewidencyjnych drogowych obiektów inżynierskich. Z uwagi na powstały spór z wykonawcą sprawa nierzetelnego wykonania ww. umowy jest rozstrzygana w postępowaniu sądowym.

(dowód: akta kontroli str. 168-177)

2. ZDW nie przekazał GDDKiA kart trzech nowych obiektów mostowych oddanych do użytkowania w 2014 r., co stanowiło naruszenie przepisów § 4 rozporządzenia w sprawie trybu sporządzania informacji o sieci dróg, ustalających obowiązek przekazania takich kart w terminie 14 dni od dnia uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego.

Uzyskanie przez ZDW pozwoleń na użytkowanie trzech nowych obiektów mostowych, których rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł była większa niż 20 m lub całkowita długość była równa/większa od 50 m, nastąpiło 25 września, 7 października i 28 listopada 2014 r. Wydział Mostów odpowiedzialny za prowadzenie dokumentacji ewidencyjnej obiektów mostowych do 28 kwietnia 2015 r. nie przekazał GDDKiA kart tych obiektów.

Naczelnik Wydziału Mostów nie wyjaśniał przyczyn. Stwierdził jedynie, że aktualizacja ww. kart zostanie wykonana do 29 maja 2015 r., zgodnie z terminem wyznaczonym przez GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 165-166 a-f, 238-245)

NIK nie podziela takiego stanowiska i zwraca uwagę, że GDDKiA nie posiada uprawnień do zmiany przepisów powszechnie obowiązujących.

3. Prowadzony w Wydziale Mostów wykaz mostów, wiaduktów, estakad i kładek dla pieszych obejmował również przejścia podziemne i przeprawy promowe, co było niezgodne z przepisami § 15 ust. 2 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji dróg, stanowiącymi, że wykazy przejść podziemnych i promów, powinny być prowadzone osobno.

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że: z uwagi na małą liczbę przejść podziemnych (trzy obiekty) oraz promów (jeden obiekt), w celu usprawnienia

²⁰ Konsorcjum firm Lider AEPO POLSKA sp. z o.o. Partner ACCIONA INGENIERIA S.A

²¹ Obejmującego m.in. inwentaryzację sieci dróg w terenie oraz wprowadzenie do zasobu ewidencyjnego wraz z ustaloną lokalizacją danych wymaganych obowiązującymi przepisami oraz dodatkowych informacji (atrybutów) technicznych drogowych obiektów inżynierskich w tym przepustów, zlokalizowanych w korytarzu drogi.

korzystania z ewidencji oraz przejrzystości zapisu, umieszczone są one w jednym wykazie.

(dowód: akta kontroli str. 150-152, 165-166)

NIK uwzględniając obowiązujące przepisy w tym zakresie, nie podziela przedstawionego stanowiska.

Uwagi dotyczące
badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że Wydział Mostów odnotowując w książkach obiektów mostowych zakres robót remontowych zalecanych w trakcie ich przeglądów, równocześnie nie ujmował informacji (wymaganych wzorem stanowiącym załącznik nr 1 do rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg) o wykonaniu tych zaleceń.

(dowód: akta kontroli str. 150-152)

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że z wymienionych w protokołach kontroli zaleceń realizowane są te, które poprawiają i zapewniają bezpieczeństwo na obiektach mostowych. Stwierdził, że wszystkie wykonane czynności na obiektach mostowych są katalogowane w odrębnych rejestrach. Fakt niewpisania do książki obiektu mostowego wykonanych robót nie wpływa na stan obiektu i nie obniża jego parametrów.

(dowód: akta kontroli str. 165-166, 886-897)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność jednostki w badanym obszarze.

3. Przeprowadzanie okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów

Opis stanu
faktycznego

W latach 2013 - 2014 kontrole okresowe, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane (raz w roku)²² i w art. 62 ust. 1 pkt 2 (raz na pięć lat)²³, a także przeglądy szczegółowe i ekspertyzy obiektów mostowych, wykonywane były przez firmy zewnętrzne. Wykonawców wyłoniono w dwóch postępowaniach, przeprowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych²⁴. Postępowania przeprowadzono zgodnie z przepisami ww. ustawy. W oparciu o ich wyniki ZDW zawarł dwie umowy na wykonanie przeglądów²⁵.

(dowód: akta kontroli str. 606-656, 667-694, 705-708)

Przeglądy wykonywane były z uwzględnieniem postanowień „Instrukcji przeprowadzania przeglądów podstawowych, rozszerzonych i szczegółowych obiektów inżynierskich” i ujętych w niej wzorach raportów z przeglądów obiektów

²² Zwane dalej również „przebiegami podstawowymi”.

²³ Zwane dalej również „przebiegami rozszerzonymi”.

²⁴ Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm. zwana dalej „ustawą Pzp”.

²⁵ Umowa WM/P/130510/1/1/ z 3 lipca 2013 r. z firmą TARCOPOL SP. z o.o. na wykonanie przeglądów podstawowych 239 obiektów mostowych, przeglądów rozszerzonych 40 obiektów i przeglądów szczegółowych 24 obiektów w ciągu dróg wojewódzkich oraz umowa WM/P/140522/1/1/ z 2 lipca 2014 r. z firmą „PROMOST-WISŁA SP. z o.o. na wykonanie przeglądów podstawowych 241 obiektów mostowych, przeglądów rozszerzonych 59 obiektów i ocenę stanu technicznego jednego obiektu w ciągu dróg wojewódzkich.

mostowych²⁶. Protokoły przeglądów zawierały oceny stanu elementów obiektu i całego obiektu oraz m.in. opisy uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego lub katastrofą budowlaną.

(dowód: akta kontroli str. 397-400, 409-444, 631, 667, 689-694,709-722)

Firmy wykonujące ww. przeglądy, na etapie postępowania przetargowego, wykazały dysponowanie pracownikami, posiadającymi wymagane przez ZDW kwalifikacje zawodowe (uprawnienia, staż pracy i przynależność do właściwej izby samorządu zawodowego).

(dowód: akta kontroli str. 385- 396, 397-444, 657-666, 695-704)

Natomiast przeglądy bieżące obiektów inżynierskich prowadzone były w ramach przejazdów służbowych pracowników Wydziału Mostów oraz w ramach patrolowania dróg wojewódzkich przez firmę zewnętrzną²⁷.

(dowód: akta kontroli str. 100-101, 868-885)

Badanie próby losowo wybranych 20 obiektów mostowych²⁸ wykazało, że w latach 2013-2014 wszystkie poddano przeglądowi podstawowemu. Na obiektach tych wykonano również wymagane przeglądy rozszerzone. W wyniku przeglądów oceny całego obiektu²⁹ wynosiły³⁰:

– W 2013 r. w przypadku: czterech obiektów „1 i poniżej 2”; 11 obiektów „2 i poniżej 3”; czterech „3”; jednego „4”. W przypadku siedmiu obiektów³¹ w protokołach stwierdzano, że kwalifikują się one do kapitalnego remontu lub przebudowy.

– W 2014 r. w przypadku: jednego obiektu poniżej „2”, 17 obiektów „2 i poniżej 3”; dwóch obiektów „3”. W protokołach (i ekspertyzie) ośmiu obiektów³² określono, że kwalifikują się one do kapitalnego remontu lub przebudowy.

(dowód: akta kontroli str. 385-444, 529-565)

W przypadku 13 obiektów w 2013 roku i 12 w 2014 roku, zalecono również wykonanie w ramach bieżącego utrzymania szeregu prac remontowych

²⁶ Stanowiących załączniki do Zarządzenia nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008 r.

²⁷ Umowa nr WD/P/140521/1/1, WD/P/140521/1/2 i WD/P/140521/1/3 z 20 sierpnia 2014 r. z firmą GRAMAR Sp. z o.o. na wykonanie okresowych przeglądów rocznych oraz przeprowadzanie patrolowania dróg wojewódzkich administrowanych przez ZDW w Katowicach z podziałem na trzy strefy,

²⁸ JNI 04210016 i JNI 04210017 w ciągu DW 421 w Nędzy; JNI 04030076 w ciągu DW 494 we Wręczy Wielkiej; JNI 070330126 w ciągu DW 781 w m. Kocierz Rychwałdzki; JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble; JNI 04090050 w ciągu DW 792 w Hucisku; JNI 04090069 w ciągu DW 793 w Myszkowie; JNI 04240100 w ciągu DW 796 w Chruszczobrodzie; JNI 04060055 w ciągu DW 901 w Pyskowicach; JNI 07030024 w ciągu DW 941 w Ustroniu Hermanicach; JNI 07030057, JNI 07030061 i JNI 07030066 w ciągu DW 942 w Szczyrku; JNI 07030138 i JNI 01019634 w ciągu DW 942 w Wiśle; JNI 07030090 i JNI 070330095 w ciągu DW 945 w m. Paweł Mała i Krzyżowa; JNI 07030110 w ciągu DW 946 w m. Ślemień; JNI 07030117 w ciągu DW 948 w Międzybrodziu Białym.

²⁹ Przez „ocenę całego obiektu mostowego” należy rozumieć najniższą ocenę z : średniej arytmetycznej obiektu, z oceny konstrukcji pomostu, z oceny konstrukcji dźwigarów głównych i ze średniej arytmetycznej oceny przyczółków i filarów, tzn. połowa sumy najniższej oceny przyczółków i najniższej oceny filarów (w przypadku obiektu jednoprzęsłowego będzie to najniższa ocena przyczółków).

³⁰ Gdzie „0” – stan awaryjny, „1” – stan przedawaryjny, „2” – stan niedostateczny, „3” – stan niepokojący, „4” – stan zadawalający i „5” stan odpowiedni.

³¹ JNI 042110016 i JNI 04210017 w ciągu DW 421 w m. Nędza; JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble; JNI 04090050 w ciągu DW 792 w Hucisku; JNI 04090069 w ciągu DW 793 w Myszkowie; JNI 04240100 w ciągu DW 796 w Chruszczobrodzie; JNI 07030110 w ciągu DW 946 w m. Ślemień

³² JNI 04210016 w ciągu DW 421 w m. Nędza, JNI 07030126 w ciągu DW 781 w m. Kocierz Rychwałdzki, JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble, JNI 04090050 w ciągu DW 792 w Hucisku, JNI 04090069 w ciągu DW 793 w Myszkowie oraz JNI 07030066 w ciągu DW 942 w Wiśle Malince. Również JNI 04210017 w ciągu DW 421 w m. Nędza.

i naprawczych m.in.: naprawę balustrad, oczyszczenie nawierzchni i uzupełnienie ubytków nawierzchni jezdni i chodników, wymianę izolacji pomostu, odkucie zwietrzałego betonu, oczyszczenie powłok antykorozyjnych, zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji dźwigarów głównych, naprawę murów oporowych, udrożnienie wpustów. Na wszystkich obiektach w 2013 r. i w 2014 r. zalecano wykonanie prac porządkowych.

(dowód: akta kontroli str. 385-444)

W związku ze sformułowanymi w 2013 r. dla siedmiu obiektów zaleceniami dotyczącymi przeprowadzenia ich kapitalnego remontu lub przebudowy, ZDW podjęło działania:

- dla czterech obiektów³³ w planie 2015 r. ujęto opracowanie dokumentacji projektowej ich przebudowy;
- dla wiaduktu w m. Nędza (JNI 04210016) – uzyskano w październiku 2014 r. decyzję pozwolenie na budowę i ujęto jego przebudowę w planie 2015 r. Ponadto uzyskano decyzję na wycinkę drzew oraz przygotowano umowę na zabezpieczenie przyczółków przed spadającymi okruchami betonu;
- dla wiaduktu w m. Nędza (JNI 04210017)) – w 2014 r. wykonano ekspertyzę stanu technicznego, a w 2015 r. wprowadzono zwężenie obiektu do jednego pasa ruchu i ograniczenie nośności do 10 ton oraz zlecono opracowanie koncepcji rozbiórki/budowy wiaduktu;
- dla mostu w Myszkowie (JNI 04090069) – w 2015 r. przygotowywano procedurę przetargową na projekt i realizację robót w ramach RPO.

Ponadto w planach na lata 2014-2015 założono opracowanie dokumentacji przebudowy trzech innych obiektów mostowych³⁴, dla których w 2013 r. zalecano m.in.: zniwelowanie progu na łączeniu nawierzchni pomostu z nawierzchnią gruntowo-asfaltową poza obiektem, oczyszczenie i wykonanie powłok antykorozyjnych konstrukcji dźwigarów głównych, wykonanie dylatacji bitumicznej w miejscu poprzecznych spękań nawierzchni jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 385-396, 749-760, 787-802)

W wyniku przeprowadzonych w 2014 r. kontroli zalecono m.in.:

- dla obiektu JNI 04210017 (wiadukt w m. Nędza), w celu uniknięcia zamknięcia obiektu, dopuścić do ruchu pojazdy o rzeczywistej masie całkowitej 10 ton przy ograniczeniu prędkości do 20 km/h pod warunkiem przeprowadzania minimum raz w miesiącu kontroli stanu technicznego obiektu. Zapewniono wykonywanie takich kontroli. Wykonawca zewnętrzny, który dokonywał tych kontroli od kwietnia 2015 r.³⁵ na podstawie zawartej umowy³⁶, w raporcie z kwietnia 2015 r. stwierdzał m.in., że postępuje degradacja elementów konstrukcji obiektu, pogorszeniu uległ stan płyty pod jezdnią, postępuje proces kruszenia się betonu (co powoduje zagrożenie dla ruchu kolejowego odbywającego się pod obiektem) oraz powstały nowe ubytki elementów kamiennych. Oceniał, że nie ma potrzeby wprowadzania nowych ograniczeń w użytkowaniu obiektu.
- dla obiektu JNI 04240092 (most w miejscowości Giebło) - ograniczenie skrajni poziomej na obiekcie do jednego pasa. ZDW do 22 kwietnia 2015 r. nie wykonało tego zalecenia.

³³ most JNI 04240092 w miejscowości Giebło, wiadukt JNI 04090050 w Hucisku, most JNI 04240100 w m. Chruszczobród oraz most JNI 07030110 w Ślemieniu

³⁴ JNI 04060055 wiadukt w Pyskowicach, JNI 07030139 i JNI 01019634 – kładki dla pieszych w ciągu DW 942 w Wiśle wraz z obiektem o nr ewidencyjnym 271 tj. JNI 07030069 – most w ciągu DW 942 w Wiśle,

³⁵ Wcześniej realizował je pracownik ZDW posiadający stosowne uprawnienia budowlane.

³⁶ Umowa Nr WM/B/150320/1/1 zawarta w dniu 27 marca 2015 r. z firmą „PROMOST-WISŁA” Sp. z o.o. z siedzibą w Wiśle z okresem obowiązywania od 1 kwietnia 2015 r. do 31 marca 2016 r.

(dowód: akta kontroli str. 385-444, 529-565)

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że każdorazowo przeglądów obiektów mostowych dokonywała inna firma, a tym samym stan obiektów oceniały inne osoby, dlatego też w jego ocenie formułowane zalecenia miały charakter subiektywny³⁷. Stwierdził, że pracownicy Wydziału Mostów na podstawie bieżących przeglądów obiektów i znajomości zaleceń z przeglądów z kilku ostatnich lat są w stanie stwierdzić na ile zmienne w czasie są stwierdzone nieprawidłowości oraz decydować o kolejności prowadzenia prac remontowych i przebudowy obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 754-755)

Wg stanu na 31 grudnia 2013 r. spośród 309 obiektów mostowych, 84 obiekty posiadały ocenę ogólną niższą od „3” (stan niepokojący), w tym trzy obiekty³⁸ posiadały ocenę 1 (stan przedawaryjny). Ośmiu obiektów nie oceniano, gdyż znajdowały się w przebudowie.

W 2014 r. spośród ww. 84 obiektów, trzy obiekty³⁹ zostały przebudowane i oddane do użytkowania; na trzech kolejnych⁴⁰ trwały prace inwestycyjne; na dziewięciu⁴¹ wykonano prace remontowe polegające m.in. na: naprawie chodników, wymianie balustrad i belek podporęczowych, wymianie kap chodnikowych i balustrad, naprawie podpory, wykonaniu progu, oczyszczeniu przestrzeni podmostowej.

Ponadto ZDW dla trzech obiektów (spośród wspomnianych 84) jest w posiadaniu pozwoleń na budowę i w 2015 r. planuje przeprowadzenie przetargu na roboty budowlane. W przypadku kolejnych 29 obiektów mostowych przewidywano opracowanie dokumentacji projektowej, w tym dla 17 obiektów w ramach RPO. Rozpoczęcia robót na tych obiektach przewidywano w latach 2016-2018.

(dowód: akta kontroli str. 731-734, 739-748, 787-800)

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że w miarę przyznawanych środków finansowych obiekty mostowe są sukcesywnie przebudowywane lub remontowane. Stwierdził, że coroczne wyniki ocen stanu technicznego obiektów mostowych są analizowane przez pracowników Wydziału Mostów, a następnie omawiane z wykonawcą przeglądów. Podniósł, że nie wszystkie obiekty z oceną niedostateczną kwalifikują się do remontów lub przebudowy w pierwszej kolejności, gdyż uszkodzenia izolacji, balustrad, belek podporęczowych, zarysowania i spękania konstrukcji nie ulegające propagacji znacząco obniżają ocenę stanu technicznego obiektu, ale nie wpływają na obniżenie jego nośności. Remonty lub przebudowy tych obiektów przesuwane są na lata następne. W przypadku kolizji drogowych naprawy uszkodzeń wykonywane są w pierwszej kolejności z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa konstrukcji i użytkowania.

(dowód: akta kontroli str. 744)

³⁷ Wskazał jako przykład wiadukt w ciągu DW 901 w miejscowości Pyskowice, dla którego jeden wykonawca przeglądu zalecił wymianę balustrad, naprawę gzymsów, wymianę dylatacji, a drugi jedynie prace porządkowe, wycinkę drzew i remont przegubów.

³⁸ JNI 04210016 w ciągu DW 421 w Nędzy, JNI 04210017 w ciągu DW 421 w Nędzy oraz JNI 04240100 w ciągu DW 796 w Chruszczobrodzie.

³⁹ JNI 04240101 w ciągu DW 796 W Chruszczobrodzie, JNI 04180155 w ciągu DW 928 w Kobiórze oraz JNI 07030068 w ciągu DW 942 w Wiśle.

⁴⁰ JNI 04240099 w ciągu DW 796 w Chruszczobrodzie, JNI 04060073 w ciągu DW 912 w Żylinie, JNI 07030045 w ciągu DW 944 w Żywcu.

⁴¹ JNI 04210013 w ciągu DW 416 w Pietrowicach Wielkich, JNI 04210014 w ciągu DW 421 w Ciechowicach, JNI 07030126 w ciągu DW 781 w Kocierzu Rychwałdzkim, JNI 04030080 w ciągu DW 789 w miejscowości Ordon, JNI 04090066 w ciągu DW 793 w Myszkowie, JNI 04090075 w ciągu DW 794 w Lelowie, JNI 01019618 w ciągu DW 915 w miejscowości Ciechowice, JNI 04210034 w ciągu DW 922 w Nędzy oraz JNI 07030108 w ciągu DW 946 w Ślemieniu.

ZDW nie posiadał procedur (instrukcji) kwalifikowania obiektów mostowych do remontów, modernizacji lub przebudowy. Dyrektor ZDW wyjaśnił, że podstawą klasyfikowania obiektu do remontu są głównie: wyniki przeglądów podstawowych i rozszerzonych, konieczność usuwania szkód komunikacyjnych, wielkość przyznanych środków finansowych, wyniki bieżącej kontroli dróg i obiektów. Dodał, że modernizacja lub przebudowa wynika z: oceny całego obiektu, aktualnej oceny jego nośności lub konieczności przebudowy lub remontu odcinka drogowego w ciągu którego obiekty mostowe są zlokalizowane.

(dowód: akta kontroli str. 745)

Wg danych rzeczowo-finansowych o wykonaniu robót drogowo-mostowych, zamieszczonych w części C formularzy danych o sieci dróg publicznych, w 2014 r. ZDW zrealizował:

- w zakresie budowy obiektów mostowych - nowe obiekty o długości 173 m (i powierzchni 2356,60 m²), wydatkując 18.328 tys. zł,
- w zakresie przebudowy/rozbudowy obiektów mostowych – obiekty o długości 132 m (884,40 m²), na których wykonanie wydatkowano 599 tys. zł,
- w zakresie remontów obiektów mostowych – obiekty o długości 559,10 m (641,86 m²), wydatkując 2 118,0 tys. zł ,
- w zakresie pozostałych robót na obiektach mostowych, wydatkowano 1 245,0 tys. zł.

W roku 2014 przebudowano jeden most jednoprzęsłowy⁴² oraz dwa wiadukty nad torami PKP⁴³ za kwotę ogółem 16 931,2 tys. zł. Ponadto na niezakończone budowy wiaduktu nad torami PKP w Żyglinie⁴⁴ i mostu w Chruszczobrodzie⁴⁵ wydatkowano odpowiednio 559,2 tys. zł i 837,6 tys. zł. Poprawiono bezpieczeństwo ruchu na dojazdach i na moście Ślemieniu⁴⁶, przeznaczając na ten cel 598,9 tys. zł. Natomiast remonty przeprowadzono na 22 obiektach mostowych. Pozostałe wydatki wynoszące 1 244,9 tys. zł dotyczyły m.in. naprawy balustrady na obiekcie w Jankowicach (na drodze wojewódzkiej nr 919), wykonania przeglądów podstawowych i rozszerzonych 301 obiektów inżynierskich, utrzymania przeprawy promowej w Grzegorzewicach, czyszczenia mostów i wiaduktów, bieżącego utrzymania kładek dla pieszych w Pszczynie i Będzinie.

(dowód: akta kontroli str. 226-233, 257-327, 767)

Ustalone
nieprawidłowości

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

1. W 38 z 39 poddanych analizie protokołów z przeprowadzonych w latach 2013-2014 przeglądów 20 obiektów mostowych, brak było wpisów dot. sprawdzenia wykonania zaleceń z poprzedniego przeglądu, pomimo że art. 62 ust. 1a ustawy Prawo budowlane nakłada taki obowiązek na wykonawcę kontroli, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt. 1 i 2.

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że mimo niewykonania wszystkich zaleceń i braku wpisów ich wykonania, z raportów z przeglądów z ocenami nośności rzeczywistej wynika, że obiekty można bezpiecznie użytkować i mogą one przetrwać

⁴² o długości 35,0 m nad rzeką Wisła, w ciągu DW 942 w km 38+998 w miejscowości Wisła za 3 202,9 tys. zł

⁴³ o długości 54,18 m, dwuprzęsłowy, w ciągu DW 796 w km 12+599 w miejscowości Chruszczobród za 4 598,5 tys. zł i o długości 84,0 m pięcioprzęsłowy, w ciągu DW 928 w km 13+342 w miejscowości Kobiór za kwotę 9 129,8 tys. zł.

⁴⁴ w ciągu DW 912 w km 2+562

⁴⁵ nad rzeką Mitręga w ciągu DW 796 w km 10+633

⁴⁶ w ciągu DW 946 w km 16+616

obciążenia od pojazdów dopuszczonych do ruchu. Stwierdził, że nie wszystkie uszkodzenia, usterki, prace wskazane w zaleceniach do wykonania czy też niska ocena, decydują o przyjęciu obiektu do przebudowy lub remontu.

(dowód: akta kontroli str. 385-400, 409-444, 445-446)

2. Do kwietnia 2015 r. nie zrealizowano zalecenia z dokonanego w 2014 r. przeglądu obiektu mostowego o JNI 04240092 (w ciągu DW 790) w miejscowości Giebło dotyczącego ograniczenia skrajni poziomej na obiekcie do jednego pasa ruchu.

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że przeglądy wykonywane przez niezależnych pracowników firmy zewnętrznej w jego ocenie są jedynie zaleceniem. Stwierdził, że zalecenia z przeglądów podstawowych tego obiektu z 2012 r. i z 2013 r. nie wskazują na konieczność ograniczenia skrajni poziomej, a pracownicy Wydziału Mostów posiadający stosowne uprawnienia i doświadczenia na podstawie kontroli bieżących obiektu nie stwierdzili znaczącej degradacji obiektu w ciągu ostatnich lat. Obiekt posiada oznakowanie pionowe w postaci znaków A 12 a i tablic U 8 a, b, częściowo go zawężające, co ogranicza obciążenie skrajnych jego belek. Zdaniem Dyrektora w związku z zaplanowanymi do wykonania w 2015 r. robotami remontowymi obiektu, uznano za bezzasadne wprowadzenie ograniczenia skrajni i zawężenia jezdni do jednego pasa ruchu, co utrudniłoby komunikację w regionie, a nie jest uzasadnione technicznie.

(dowód: akta kontroli str. 385-389, 417-420, 448-450)

Uwagi dotyczące badanej działalności

NIK zwraca uwagę, że w przypadku obiektu JNI 04210017 w ciągu DW 421 w Nędzy, już w protokole z przeglądu przeprowadzonego w 2013 r. podnoszono, że okruszy kamienia odpadające z korpusu przyczółka spadają na torowisko. Potwierdziła ten stan wykonana w 2014 r. ekspertyza oraz raport okresowy z przeglądu stanu technicznego obiektu wykonany w kwietniu 2015 r. Również podczas przeprowadzonych w trakcie kontroli NIK oględzin tego obiektu stwierdzono odpadające z płyty betonowej na tory kolejowe fragmenty betonu, których ciężar w ocenie NIK może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa prowadzonego po torowisku ruchu kolejowego.

(dowód: akta kontroli str. 385-387, 401-412, 468-473, 543-565)

Ocena cząstkowa

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

4. Utrzymanie w należyтым stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom

Opis stanu faktycznego

1. Przeprowadzone z udziałem Naczelnika Wydziału Mostów oraz specjalisty⁴⁷ powołanego przez kontrolera NIK oględziny 10 obiektów mostowych⁴⁸, których

⁴⁷ Posiadającego uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

⁴⁸ JNI 04210016 w ciągu DW 421 w km 23+354 w Nędzy, JNI 04210017 w ciągu DW 421 w km 23+586,5 w Nędzy, JNI 07030126 w ciągu DW 781 w Kocierzu Rychwałdzkim, JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Giebło, JNI 07030024 w ciągu DW 941 w miejscowości Ustroń Hermanice, JNI 07030057 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 07030061 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 07030066 w ciągu DW 942 w miejscowości Wisła Malinka, JNI 07030110 w ciągu DW 946 w miejscowości Ślemień oraz JNI 07030117 w ciągu DW 946 w Międzybrodzu Bialskim.

ocena całego obiektu po przeprowadzonych w 2014 r. przeglądach była niższa lub równa od 2 (stan przedawaryjny lub niedostateczny)⁴⁹, wykazały m.in.:

- na wszystkich obiektach uszkodzenia izolacji płyty pomostowej, przy czym dla pięciu obiektów⁵⁰ uszkodzenia te określono jako stan awaryjny (ocena „0”), a na pozostałych jako stan niedostateczny (ocena „2”),
- na sześciu obiektach⁵¹ występowały ubytki kamienia, betonu, betonowego wypełnienia na przyczółkach wiaduktów i mostów oraz ubytki w umocnieniu koryta potoku i rzeki,
- na siedmiu obiektach⁵² ubytki asfaltu, spękania, zarysowania i deformacje na nawierzchni jezdni i chodnikach oraz korozję balustrad,
- odpadające z płyty pomostowej na tory kolejowe fragmenty betonu⁵³,
- pęknięty, nieodwracalnie uszkodzony filar obiektu w Gieble⁵⁴, w wyniku którego nastąpiło przesunięcie belek skrajnych i deformacja nawierzchni jezdni,
- na trzech obiektach⁵⁵ występowanie uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego.

W wyniku przeprowadzonych oględzin i ocen sformułowane zostały zalecenia dotyczące:

- dla wszystkich obiektów wykonania prac porządkowych wokół i na obiektach;
- w trybie awaryjnym zabezpieczenia przyczółków obiektu (JNI 04210016) w ciągu DW 421 w m. Nędza, a w przypadku obiektu (JNI 04210017) odkucia luźnych fragmentów płyty pomostu (spadających na tory kolejowe) i kontynuację (z częstotliwością raz w miesiącu) kontroli stanu technicznego obiektu, zgodnie z posiadaną przez ZDW „Oceną stanu technicznego”, opracowaną w październiku 2014 r.
- na obiekcie (JNI 07030061) w ciągu DW 942 w Szczyrku rozważenie ustawienia na jezdni wzdłuż poręczy od strony wody dolnej barier betonowych sztywnych w celu odciążenia od wpływu taboru samochodowego belki skrajnej i uszkodzonego skrzydła przyczółka,
- wymiany skorodowanej balustrady na obiekcie (JNI 07030110) w ciągu DW 946 w Ślemieniu,
- rozważenie wprowadzenia ograniczenia skrajni poziomej na obiekcie (JNI 04240092) do jednego pasa ruchu celem odciążenia przesuniętych belek skrajnych i uszkodzonej części filara.

(dowód: akta kontroli str. 397-444, 451-528)

2. W oparciu o wnioski, zalecenia i oceny stanu technicznego obiektów mostowych, wynikające z przeprowadzonych w 2014 r. przeglądów, ZDW wprowadził na dwóch obiektach, w oparciu o zatwierdzone projekty czasowej organizacji ruchu, zmiany w organizacji ruchu polegające w przypadku:

⁴⁹ JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble.

⁵⁰ JNI 04210016 w ciągu DW 421 w Nędzy, JNI 04210017 w ciągu DW 421 w m. Nędza, JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble, JNI 07030024 w ciągu DW 941 w m. Ustroniu Hermanice oraz JNI 07030066 w ciągu DW 942 w Wiśle Malince.

⁵¹ JNI 04210016 w Nędzy oraz JNI 07030024 w ciągu DW 941 w Ustroniu, JNI 07030057 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 07030126 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 07030126 w ciągu DW 781 w m. Kocierz Rychwałdzki, JNI 07030110 w ciągu DW 946 w m. Ślemień.

⁵² JNI 07030066 w ciągu DW 942 w Wiśle Malince, JNI 07030061 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 07030110 w ciągu DW 946 w m. Ślemień, JNI 07030117 w ciągu DW 946 w Międzybrodzu Białym, JNI 07030057 w ciągu DW 942 w Szczyrku, JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble, JNI 0210016 w ciągu DW 421 w Nędzy.

⁵³ JNI 04210017 w ciągu DW 421 w Nędzy.

⁵⁴ JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble.

⁵⁵ JNI 04240092 w ciągu DW 790 w Gieble oraz JNI 04210017 i JNI 0210016 w ciągu DW 421 w Nędzy,

– wiaduktu nad torami PKP w ciągu DW 421 w km 23+586,5 w miejscowości Nędza na ograniczeniu dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów do 10 ton (z umieszczeniem tabliczki o treści „Nie dotyczy autobusów”), zawężeniu skrajni poziomej drogi do jednego pasa (tablicami U-9a i U-9b) oraz zabezpieczeniu skrajni (barierami ochronnymi U-14b). Zmianę wprowadzono w trybie awaryjnym 16 marca 2015 r. w związku z uszkodzeniem ustroju nośnego i przyczółków wiaduktu⁵⁶.

– mostu nad potokiem Cisowy w ciągu DW 781 w km 50+099 w miejscowości Kocierz Rychwałdzki na ograniczeniu nośności do 15 ton, zawężeniu skrajni poziomej drogi do jednego pasa (tablicami U-9a i U-9b) oraz zabezpieczeniu skrajni (barierami ochronnymi U-14b). Zmianę wprowadzono 18 grudnia 2014 r. w trybie awaryjnym w związku o pogorszeniem stanu technicznego obiektu i rozmyciem umocnień i progu wodnego w korycie potoku (po ulewnych deszczach)⁵⁷.

(dowód: akta kontroli str. 723-726, 803-852)

W książkach ww. obiektów mostowych (JNI 04210017 i JNI 07030126) nie ujęto zapisów odnośnie wprowadzonych w trybie awaryjnym zmian w organizacji ruchu drogowego, dotyczących zawężenia skrajni poziomej drogowej do jednego pasa ruchu i obniżenie nośności.

(dowód: akta kontroli str. 853-865)

W trakcie kontroli ZDW prowadził działania w zakresie zatwierdzania projektu czasowej zmiany organizacji ruchu dla wiaduktu nad torami PKP w ciągu DW 421 w miejscowości Nędza.

(dowód: akta kontroli str. 803-852)

W okresie objętym kontrolą pracownicy ZDW nie brali udziału w kontrolach ruchu drogowego prowadzonych wspólnie z funkcjonariuszami Policji lub Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi pojazdów.

Dyrektor ZDW wyjaśnił, że w przypadkach nagminnego nieprzestrzegania przez kierowców przepisów ruchu w ww. zakresie, pracownicy Wydziału Mostów informowali o tym jednostki Policji (np. Komendę Powiatową Policji w Pszczynie⁵⁸ o nieprzestrzeganiu przez kierowców pojazdów ciężarowych znaku B18 z ograniczeniem do 5 ton). Stwierdził, że efekt tych działań był krótkotrwały, gdyż natychmiast po ustawieniu patrolu Policji ruch pojazdów ciężarowych po obiekcie zanikał (z uwagi na istniejącą komunikację radiową pomiędzy kierowcami ciężarówek), a po odjeździe patrolu pojazdy ciężarowe o masie znacznie przekraczającej 5 ton ponownie poruszały się po obiekcie.

(dowód: akta kontroli str. 723, 726)

Wg stanu na 31 grudnia 2014 r., na 311 obiektów mostowych pozostających w zarządzie ZDW 176 obiektów było nienormatywnych tj. 56,5% ogólnej liczby obiektów, z czego: 173 ze względu na nośność (na pięciu tych obiektach obowiązywał ruch wahadłowy) oraz trzy ze względu na nośność i skrajnię (na jednym obiekcie obowiązywał ruch wahadłowy).

(dowód: akta kontroli str. 602-605, 735-738)

⁵⁶ „Projekt czasowej zmiany stałej organizacji ruchu – uszkodzenie ustroju nośnego i przyczółków wiaduktu nad torami PKP w ciągu DW 421 w m. Nędza – ograniczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów w ciągu DW 421”.

⁵⁷ Projekt „Czasowa zmiana stałej organizacji ruchu w związku z awarią urządzenia w pasie drogowym: Osunięcie skrzydła mostu kamiennego nad potokiem Cisowy w ciągu DW 781 w km 50+099”.

⁵⁸ Pismo znak: WM/JKAL/2221/WPF.III.B.7p.3/76/3050/14 z dnia 5.03.2014 r. dot. tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia przebudowy wiaduktu nad torami PKP w ciągu DW 928 w km 13+342 w miejscowości Kobiór.

Wprowadzone przez ZDW zmiany w organizacji ruchu na obiektach mostowych nie wpłynęły na obniżenie parametrów eksploatacyjnych dróg w ciągu których są one usytuowane.

(dowód: akta kontroli str. 726-727)

Policja nie ujawniła przypadków nienależytego wywiązywania się ZDW z obowiązku oznakowania nienormatywnych obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich.

Na pięciu odcinkach dróg wojewódzkich województwa śląskiego (DW 907, 924, 934, 935 i 937) usytuowane są w ciągu linii kolejowych wiadukty kolejowe, które ograniczają pionową skrajnię drogową, powodując konieczność dokonywania objazdów dla pojazdów o wysokości przekraczającej ustanowione ograniczenie.

(dowód: akta kontroli str. 761-763)

Ustalone
nieprawidłowości

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

- Brak w książkach dwóch obiektów mostowych (JNI 04210017 w ciągu DW 421 w m. Nędza i JNI 07030126 w ciągu DW 781 w miejscowości Kocierz Rychwałdzki) zapisów o wprowadzonych w trybie awaryjnym zmianach w organizacji ruchu drogowego na tych obiektach, spowodowanych ich złym stanem technicznym, co było niezgodne z § 16 rozporządzenia w sprawie ewidencji dróg, nakładającym obowiązek bieżącego aktualizowania dokumentów ewidencji.

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że przyczyną tego było przeoczenie czynności przez osobę zajmującą się sprawą.

(dowód: akta kontroli str. 853- 867)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność jednostki w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵⁹, uwzględniając wyniki dokonanych oględzin na obiektach mostowych, wskazujące m.in. na występowanie na części z nich uszkodzeń stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu publicznego, zwraca uwagę na konieczność:

- podjęcia w trybie awaryjnym zalecanych robót remontowych na obiektach JNI 0420016 i JNI 0420017 w m. Nędza oraz na obiekcie JNI 07030110 w m. Ślemień w celu likwidacji uszkodzeń stwarzających ww. zagrożenie,
- rozważenie potrzeby wprowadzenia ograniczenia skrajni poziomej na obiekcie JNI 04240092 do jednego pasa ruchu celem odciążenia przesuniętych belek skrajnych i uszkodzonej części filara oraz ustawienia na jezdni, wzdłuż poręczy od strony wody dolnej obiektu JNI 07030061 barier betonowych sztywnych, w celu odciążenia belki skrajnej i uszkodzonego skrzydła przyczółka.

⁵⁹ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zmianami, zwana dalej ustawą o NIK.

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK wnosi o:

1. **Realizowanie wszystkich zaleceń wynikających z przeprowadzonych przeglądów okresowych obiektów mostowych.**
2. **Bieżące aktualizowanie w książkach obiektu mostowego danych dotyczących wprowadzonych zmian w organizacji ruchu na obiekcie mostowym.**
3. **Sporządzenie wykazu przepustów zgodnie z wzorem określonym w załączniku do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji.**

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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

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

Katowice, dnia 30 czerwca 2015 r.

**Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach**

**Kontroler
Marian Dłucik
główny specjalista k.p.**

.....