



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.007.01.2015  
P/15/033

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Rzeszowie  
ul. Kraszewskiego 8, 35-016 Rzeszów  
T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06  
[lrz@nik.gov.pl](mailto:lrz@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 Rzeszowie
Kontroler	Małgorzata Hasman, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 94345 z dnia 24 marca 2015 r.  (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, ul. Legionów 20, kod 35-959 Rzeszów (zwany Oddziałem).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wiesław Kaczor, dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie od 1 kwietnia 2007 r.  (dowód: akta kontroli str.3)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie pomimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zakresie zarządzania obiektami mostowymi i przepustami w latach 2014-2015 (I kwartał).

### Uzasadnienie oceny ogólnej

W Oddziale sporządzano plany dotyczące rozwoju sieci dróg oraz plany finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich, w terminach i wg wzorów określonych przez GDDKiA.

Na ocenę kontrolowanej działalności miały wpływ stwierdzone nieprawidłowości dotyczące braku aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych, błędów w wypełnieniu kart obiektów mostowych i nierzetelnego wyliczenia średniej ważonej oceny stanu technicznego obiektów mostowych w *Informacji o sieci dróg publicznych* za 2014 r. Przeglądy stanu technicznego obiektów mostowych były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia. Stan obiektów ocenionych przez Terenowych i Oddziałowych Inspektorów Mostowych wskazuje, iż spośród 424 obiektów (posiadających w ewidencji wszystkie dane) 237 (56 %) - posiadało wg stanu na koniec 2014 r. oceniony stan techniczny całego obiektu powyżej stanu zadawalającego do stanu odpowiedniego (ocena pow. 4 do 5 pkt).

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### I. Ocena wykonywania działań planistycznych w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów.

Opis stanu faktycznego

1.1. Opracowanie projektu planu budowy nowych dróg przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oparte było o *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” oraz zmiany tej uchwały dokonane uchwałami Rady Ministrów: z dnia 6 listopada 2012 r.; 4 czerwca, 1 października i 10 grudnia 2013 r.; 4 marca i 5 sierpnia 2014 r.

*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* (zwany *Programem Krajowym*) obejmował m.in. zadania inwestycyjne, zlokalizowane na terenie województwa podkarpackiego:

- 6 zadań przewidzianych do rozpoczęcia do 2013 r.: budowa dwóch odcinków autostrady A-4 (Tarnów - Rzeszów, węzeł „Krzyż”- węzeł „Rzeszów Wschód” wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S-19 Stobierna - węzeł „Rzeszów Zachód”- węzeł „Świlcza” oraz odcinek A-4 Rzeszów - Korczowa; budowy drogi S-19 Stobierna - węzeł „Rzeszów Wschód”(A-4); budowy obwodnicy Jarosławia w ciągu drogi nr 4; budowy obwodnicy miasta Leżajsk w ciągu drogi nr 77; przebudowa drogi nr 4 Machowa - Łańcut;

- 8 zadań planowanych do realizacji po 2013 r., w tym: budowa 2 odcinków drogi S 19 (Kraśnik - Stobierna i Rzeszów - Barwinek); zadania w zakresie budowy obwodnicy dotyczące miejscowości Nisko, w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik - Przemyśl, Przeworsk w ciągu drogi nr 4, Stalowa Wola w ciągu drogi nr 77 Lipnik - Przemyśl; wzmocnienie drogi nr 4 na odcinku Łańcut - Radywno wraz z rozbudową odcinka Łańcut - Głuchów; przebudowa drogi nr 28 na odcinku Przemyśl - Medyka; przełożenie drogi nr 73 umożliwiające połączenie autostrady A-4 (węzeł „Krzyż”) z drogą nr 4 (węzeł „Lwowska”).

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 4 marca 2014 r. została ustalona *Lista inwestycji realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót są uruchamiane od 2013 r.* W liście tej ujęto zadanie budowy drogi S-19 Lublin – Rzeszów; odcinek obwodnica Lublina – Stobierna, węzeł Świlcza - węzeł Rzeszów Południe.

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2014 r. wprowadzono do Programu Krajowego zadanie: Budowa obwodnicy Sanoka w ciągu drogi krajowej nr 28.

(dowód: akta kontroli str. 77-78)

Do obowiązków Oddziału należało przekazywanie do GDDKiA danych dotyczących potrzeb w zakresie realizacji inwestycji na zarządzanej sieci drogowej oraz bieżące monitorowanie postępu prac przygotowawczych i stopnia realizacji zadań inwestycyjnych ujętych m.in. w Programie Krajowym. Zadania te były realizowane w terminach określonych przez GDDKiA.

W GDDKiA były opracowane – na podstawie przekazanych przez Oddziały ww. potrzeb - programy i plany: *Program działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich; Plan Działań na Sieci Drogowej, Program Budowy Ciągów Pieszo-Rowerowych; Program Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych.*

(dowód: akta kontroli str.6-76, str. 79-100)

1.2. Zgodnie z *Regulaminem organizacyjnym* Oddziału – wprowadzonym zarządzeniem Dyrektora Oddziału z sierpnia 2013 r., (zwanym *Regulaminem z 2013 r.*) oraz zarządzeniem z lutego 2015 r., (zwanym *Regulaminem z 2015 r.*), do zakresu działania Oddziału należało wykonywanie zadań zarządu drogi oraz zarządcy drogi na obszarze działania Oddziału.

Oddział nie sporządzał planu rozwoju sieci dróg, gdyż plany wydatków majątkowych i bieżących były opracowywane w GDDKiA, a Oddział uczestniczył w tym procesie poprzez przekazywanie danych na temat potrzeb realizacji inwestycji krajowych na zarządzanej sieci drogowej. Podstawą do wprowadzenia do planu oraz monitorowania projektów były opracowywane przez Oddział Karty Projektów.

Dyrektor Oddziału informował organy właściwe do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego o planowanych inwestycjach na terenie działania Oddziału, m.in. dotyczących lokalizacji drogi ekspresowej S19 na odcinku Lutoryż – Barwinek, obwodnicy miasta Sanoka, obwodnicy miasta Stalowej Woli i Niska

W złożonym wyjaśnieniu dyrektor Oddziału podał m.in., iż informowanie ww. organów o poszczególnych projektach inwestycyjnych dotyczących rozwoju sieci drogowej, odbywa się przez: akcje informacyjne z udziałem samorządów i osób zainteresowanych inwestycją, które przeprowadza Oddział przed wszczęciem postępowań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) oraz decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID); konsultacje społeczne prowadzone przez organy wydające ww. decyzje na etapie I Oceny Oddziaływania na Środowisko (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) oraz II Oceny Oddziaływania na Środowisko (Wojewoda); podczas posiedzeń Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych w Oddziale i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w GDDKiA, na których zgłaszane i analizowane są rozwiązania oraz uwagi wniesione przez wszystkie zainteresowane instytucje; uzgadnianie i opiniowanie projektów miejscowych planów zagospodarowania terenu i studiów zagospodarowania przestrzennego, które wpłynęły od ww. organów do Oddziału w celu ich uzgodnienia.

Dyrektor Oddziału przedłożył kserokopie przykładowych pism zawiadomień i wystąpień, przekazywanych do gmin, na poszczególnych etapach przygotowania inwestycji do realizacji. Pisma te dotyczyły m.in.: planowanej drogi ekspresowej S19, obwodnicy miasta Sanoka w ciągu drogi krajowej nr 28, obwodnicy Stalowej Woli i Niska.

(dowód: akta kontroli str. 6-76, str. 79-135)

1.3. W 2014 r. były realizowane na terenie działania Oddziału zadania z *Programu Krajowego*: I odcinek autostrady A-4 Tarnów - Dębica zrealizowany przez Oddział GDDKiA w Krakowie - na podstawie zarządzenia GDDKiA z dnia 9 stycznia 2013 r. w sprawie zmiany obszarów działania Oddziałów GDDKiA w Krakowie i Rzeszowie. Odcinek został oddany do ruchu w październiku 2014 r.

W 2014 r. oddano do ruchu II etap Obwodnicy Leżajska oraz z planu zadań mostowych na 2014 r. zrealizowano remont dwóch mostów.

Pozostałe zadania inwestycyjne realizowane w 2014 r. to: na etapie realizacji A4-Rzeszów (węzeł Rzeszów – Wschód - Jarosław (węzeł Wierzbna); na etapie przygotowania inwestycji 7 odcinków drogi ekspresowej S-19 i 2 obwodnice: Łańcuta oraz Stalowej Woli i Niska; na etapie realizacji (projektowanie) – dwa odcinki S-19; na etapie procedury przetargowej na realizację zadania – *Obwodnica Sanoka*.

(dowód: akta kontroli str. 136-197)

W latach 2013-2015 I kwartał Oddział wnioskował do GDDKiA o środki finansowe:

- na bieżące utrzymanie mostów odpowiednio: 4.910 tys. zł; 5.855 tys. zł; 4.868 tys. zł. GDDKiA przekazał na ten cel: 4.362 tys. zł (88,8 % kwoty wnioskowanej w 2013 r.), 4.885 tys. zł w 2014 r. (83,4 %), w I półroczu 2015 r. – 4.868 tys. zł (100 %). Oddział wydatkował odpowiednio: 4.361,293 tys. zł (99,9 %), 4.855,895 tys. zł (99,4 %), 16,384 tys. zł (0,3 %),

- na remonty: 13.500 tys. zł na 2013 r. – otrzymał kwotę 11.420,278 tys. zł (84,6 %); 2.900 tys. zł na 2014 r. – otrzymał 2.437,969 tys. zł (84 %); 7.900 tys. zł na 2015 r. – nie otrzymał środków finansowych na ten cel. Oddział wydatkował odpowiednio: 11.415,830 tys. zł w 2013 r. (100,8 %) - 2.437,948 tys. zł w 2014 r. (99,9 %), a w 2015 r. nie poniósł wydatków na ten cel,

- na budowy (sieć istniejąca): na 2013 r.- 38.500 tys. zł, na 2014 r. – 27.500 tys. zł, na 2015 r.- 59.700 tys. zł. W latach 2013-2015 I kwartał Oddział nie otrzymał i nie wydatkował środków finansowych na ten cel.

(dowód: akta kontroli str. 198-199)

## **2. Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich**

**2.1.i 2.2.** Do obowiązków *Wydziału Planowania* Oddziału (zgodnie z *Regulaminem z 2013 r.*) należało m.in.:

- przygotowanie, przy współpracy z merytorycznymi komórkami organizacyjnymi, propozycji zadań do projektów rocznych planów rzeczowo-finansowych budowy, przebudowy, remontów i utrzymania dróg i obiektów mostowych w sposób określony przez Centralę (GDDKiA); przygotowanie na podstawie informacji przekazanych przez właściwe komórki merytoryczne propozycji zadań do projektów planów wieloletnich w zakresie budowy dróg i drogowych obiektów inżynierskich w sposób określony przez GDDKiA; podział nakładów na bieżące utrzymanie dróg i mostów dla Rejonów na podstawie danych przekazanych przez merytoryczne komórki organizacyjne.

Od 1 marca 2015 r. (zgodnie z *Regulaminem z 2015 r.*) do obowiązków ww. *Wydziału* należało m.in.: przygotowanie, przy współpracy z merytorycznymi komórkami organizacyjnymi, propozycji zadań do projektów planów rzeczowo-finansowych i wniosków do aktualizacji w sposób określony przez Centralę z wyłączeniem m.in.: Planu działań na sieci drogowej, Programu Redukcji Liczby Ofiar Śmiertelnych, Programu budowy ciągów pieszo-rowerowych, Programu Działania na Sieci drogowej, w zakresie drogowych obiektów inżynierskich.

Do zadań *Wydziału Mostów* należało m.in.: analizowanie wyników przeglądów podstawowych, rozszerzonych i raportów z przeglądów szczegółowych drogowych obiektów inżynierskich wraz z określaniem potrzeb w zakresie bieżącego utrzymania, remontów i przebudowy drogowych obiektów inżynierskich; przygotowanie przy współpracy z merytorycznymi komórkami organizacyjnymi, propozycji zadań do projektów planów rzeczowo-finansowych i wniosków do aktualizacji w sposób określony przez Centralę w zakresie *Programu działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich*; przygotowanie propozycji podziału środków na bieżące utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich, w tym podziału nakładów dla Rejonów, w ramach kwot przyznanych przez Centralę w zakresie bieżącego utrzymania mostów.

(dowód: akta kontroli str. 6-76)

W GDDKiA obowiązywał *Program działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich* (zwany w dalszej treści *Programem obiektów inżynierskich*).

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że w 2013 r. została opracowana lista zadań mostowych na istniejącej sieci drogowej, obejmująca roboty o charakterze remontowym i roboty o charakterze inwestycyjnym (przebudowy, rozbudowy, budowa nowych obiektów w miejsce istniejących). Analiza potrzeb rzeczowych w zakresie robót na remonty, budowy, przebudowy na drogowych obiektach inżynierskich, dokonywana była z wykorzystaniem programu do hierarchizacji potrzeb robót mostowych przy wykorzystaniu m.in. kryteriów: stan techniczny, parametry użytkowe (nośność, bezpieczeństwo, skrajnie), natężenie ruchu, znaczenie obiektu dla sieci dróg. Dane te są generowane z komputerowego Systemu Gospodarki Mostowej, a następnie tworzona jest lista obiektów uszeregowanych według pilności podjęcia na nich działań. Na poziomie GDDKiA, w oparciu o przekazane listy obiektów przez poszczególne Oddziały powstał ww. *Program obiektów inżynierskich*, na podstawie, którego – po aktualizacji danych z poprzedniego roku, w tym ujęcia nowych zadań – tworzone są plany roczne.

(dowód: akta kontroli str. 77-100)

W kwietniu 2013 r. Oddział przekazał do GDDKiA zestawienie 46 obiektów inżynierskich przewidzianych do planu na lata 2014-2016, w tym do realizacji w: 2014 r. – 9, w 2015 r. – 19, z tego 4 zadania kontynuowane z 2014 r., w 2016 r. – 15, z tego 3 kontynuowane z 2015 r., po 2016 r. – 10.

(dowód: akta kontroli str. 222-224)

We wrześniu 2013 r. GDDKiA Departament Zarządzania Drogami i Mostami przekazał do Oddziału wyciąg z *Programu Działań na Sieci Drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich*, celem ich weryfikacji pod względami: wyeliminowania zadań/odcinków, które zostały zrealizowane w 2013 r.; wskazaniu zadań/odcinków, które z planów winny być wykreślone, ponieważ w najbliższym okresie (5 lat) będą przekazane samorządom; ponownej ocenie konieczności i możliwości realizacji zadania w 2014 r. Oddział przekazał do Centrali *Plan obiektów inżynierskich* w zakresie remontów: na 2014 r.- 3 zadania, na 2015 r.- 2 zadania, na 2016 r. - 3 zadania. Plan uzupełniono o jeden obiekt mostowy w miejscowości Zagórz – proponowany do wprowadzenia do planu na 2014 r. w trybie awaryjnym z uwagi na zarysowania dźwigarów sprężonego ustroju.

Departament Zarządzania Drogami i Mostami GDDKiA z ww. listy zakwalifikował do realizacji w 2014 r. 2 zadania, w tym obiekt mostowy w Zagórz.

(dowód: akta kontroli str. 225-235)

W styczniu 2014 r. na wniosek GDDKiA dyrektor Oddziału przekazał uaktualniony *Program obiektów inżynierskich* dla Oddziału wyszczególniając 32 zadania, z tego do realizacji: w 2014 r.- 1 zadanie remontowe, w 2015 r. – 12 zadań, w tym 10 o charakterze inwestycyjnym i 2 remontowe, w 2016 r. – 18 zadań z tego: 13 inwestycyjnych, 5 remontowych i 4 inwestycyjne kontynuowane z 2015 r., w 2017 r. – 8 zadań inwestycyjnych, 3 inwestycyjne kontynuowane z 2016 r., po 2017 r. – 3 zadania inwestycyjne, z tego 3 kontynuowane z 2017 r.

(dowód: akta kontroli str. 236-244)

Departament Zarządzania Drogami i Mostami GDDKiA:

- w styczniu 2015 r. poinformował Oddział m.in., że w ramach *asortymentu Przebudowa dróg i mostów wraz z zadaniami poprawiającymi bezpieczeństwo ruchu drogowego* finansowanego ze środków majątkowych przez budżet i Krajowy

Fundusz Drogowy, zaplanowane zostały na 2015 r. zadania (w tym kwoty) przedstawione w przekazanym załączniku. Dla Oddziału wytypowano 8 zadań, w tym: *Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej na terenie województwa podkarpackiego*, 5 zadań w zakresie rozbudowy 3 dróg (nr 84, nr 9 i nr 77), w związku z budową mostu oraz 1 zadanie w zakresie rozbudowy drogi krajowej nr 73 wraz z ustabilizowaniem korpusu drogi poprzez zabezpieczenie osuwiska.

(akta kontroli str. 245-250)

- poinformował Oddział, że w celu ujęcia w projekcie planu na 2015 r. zadań majątkowych realizowanych ze środków budżetu państwa oraz prac przygotowawczych dla tych zadań, muszą one posiadać *Program Inwestycji* uzgodniony przez dysponenta środków - Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Zobowiązano Oddziały do sporządzenia *Programu Inwestycji* dla zadań z *Programu działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich* zgodnie z załączonym zestawieniem, zaznaczając, że przygotowanie wskazanego Programu, nie gwarantuje przyznania środków na realizację zadania. Przesłany *Program działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich* obejmował 8 mostów zarządzanych przez Oddział (pismo z lutego 2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 251-252)

Oddział opracował i uzyskał uzgodnienia przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju *Program Inwestycji* dla 7 zadań:

- *Rozbudowa drogi krajowej nr 84 w związku z budową mostu przez potok Srednica w m. Olszanica* (2014 r.),
- *Rozbudowa drogi krajowej nr 84 w związku z budową mostu przez potok bez nazwy, w m. Brzegi Dolne* (2014 r.),
- *Rozbudowa drogi krajowej nr 9 w związku z budową wiaduktu nad linią kolejową w m. Chmielów* (2014 r.),
- *Rozbudowa drogi nr 77 w związku z budową mostu przez rzekę Barcówkę w m. Moskałe* (2014 r.),
- *Rozbudowa drogi krajowej nr 28 w związku z budową mostu przez potok Korzonka w miejscowości Bircza* (2015 r.),
- *Rozbudowa drogi krajowej nr 77 w związku z budową mostu przez rz. Łęg w miejscowości Gorzyce* (2015 r.),
- *Rozbudowa drogi krajowej nr 19 w związku z budową mostu przez rzekę Bukowa w m. Domostawa* (2015 r.).

(dowód: akta kontroli str. 253-334)

### **3. Zakres realizacji planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich.**

W latach 2013-2015 Oddział wnioskował do GDDKiA o środki finansowe na bieżące utrzymanie mostów: na 2013 r. – 4.910 tys. zł, 2014 r.- 5.855 tys. zł, na 2015 r. – 4.868 tys. zł. Na ten cel Oddział otrzymał odpowiednio: 4362 tys. zł (88,8 %), 4.885 tys. zł (83,4 %) i 4.868 tys. zł (100 %). Z otrzymanych kwot na bieżące utrzymanie mostów wydatkowano odpowiednio: 4.361,293 tys. zł (100 %), 4.855,895 tys. zł (99,4 %), 16,384 tys. zł (0,3 %).

Na remonty zapotrzebowano w 2013 r. – 13.500 tys. zł, w 2014 r.- 2.900 tys. zł, w 2015 r. – 7.900 tys. zł. Otrzymano na ten cel: w 2013 r.- 11.420,278 tys. zł (84,6 %), w 2014 r. - 2.437,949 tys. zł (84,1 %), a na 2015 r. - nie otrzymano środków finansowych na ten cel.

Na budowy na sieci istniejącej zapotrzebowano w 2013 r. – 38.500 tys. zł, w 2014 r. – 27.500 tys. zł, w 2015 r. - 59.700 tys. zł. Oddział nie otrzymał w tych latach środków finansowych na ten cel (w przypadku 2015 r. stan na dzień 13 kwietnia)

(dowód: akta kontroli str. 198-199)

W roku 2014 ze środków *Programu działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich – remonty 2014 r.* wyremontowano 2 mosty o łącznej długości i powierzchni odpowiednio: 269,6 m i 2.719,71 m<sup>2</sup>. Poniesione wydatki na ten cel wynosiły 2.437,948 tys. zł. Pozostałe wydatki na obiekty mostowe wynosiły 5.031,662 tys. zł. Zmiana wartości (zmniejszenie) przyznaných środków finansowych na remont ww. mostów wynikała z oszczędności uzyskanych w przetargach na realizację tych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 200-205, str. 559)

*Plan wydatków bieżących na 2014 r. wg pozycji katalogu robót i usług finansowanych ze środków na bieżące utrzymanie mostów* wyszczególniał 6 grup: 1- *Utrzymanie czystości*, 2 – *Roboty naprawcze i konserwacyjne*, 3 – *Roboty remontowe*, 4 – *Przeglądy obiektów inżynierskich*, 5 – *Monitoring, zarządzanie, poszczególnymi obiektami inżynierskimi*, 6 – *Inne*. Na roboty w grupie 2 i 3 przewidziano odpowiednio: 805 tys. zł i 1.420 tys. zł. W 2014 r. z ww. środków na bieżące utrzymanie mostów wyremontowano elementy konstrukcyjne lub elementy wyposażenia obiektów mostowych na 20 mostach i wiaduktach o łącznej długości 623,72 m i powierzchni 7.861,48 m<sup>2</sup>, ujęte w *Wykazach potrzeb do planu bieżącego utrzymania obiektu mostowego* dołączonych do protokołów kontroli okresowych tych obiektów.

(dowód: akta kontroli str. 206-216)

Plan wydatków na bieżące utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich na 2015 r., sporządzony był wg takiego samego katalogu robót i usług jak na 2014 r., w tym w grupie 2 zaplanowano – 1.048 tys. zł, a w grupie 3 – 2.600 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 217- 221)

Dyrektor Oddziału wyjaśnił, że ustalenie potrzeb w zakresie budowy, przebudowy i remontu odbywa się za pomocą oprogramowania *RANKING*, działającego w oparciu o arkusz kalkulacyjny *Excel* i listę obiektów wygenerowanych z SGM, na podstawie m.in. danych: dane lokalizacyjne, parametry techniczne obiektów, rodzaj przeszkody, pomiar ruchu SDR, rodzaj konstrukcji, materiał konstrukcji, rok budowy, długość objazdu, ocena średnia, ocena obiektu przydatność do użytkowania. Program tworzy listę obiektów mostowych pod względem pilności przeprowadzenia remontu, przebudowy lub budowy. Lista jest weryfikowana pod kątem proponowanej kolejności realizacji w poszczególnych latach ze względu na stan przygotowania i możliwości administracyjne robót. Centrala GDDKiA, po weryfikacji Oddziałów, tworzy listę krajową i przydziela środki finansowe dla poszczególnych Oddziałów. Ustalenie rzeczowych prac w zakresie utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych na dany rok odbywa się na podstawie wyników okresowej kontroli rocznej lub pięcioletniej, wykonanych w roku poprzedzającym przez Terenowych Inspektorów Mostowych w Rejonach i/lub Oddziałowego Inspektora Mostowego w Oddziale. Załącznikiem do protokołu okresowej kontroli jest *Wykaz potrzeb do planu bieżącego utrzymania i remontów*, który zawiera wyszczególnienie rodzaju prac planowanych do wykonania w poszczególnych elementach obiektu, ich zakres rzeczowy, wycenę i tryb wykonania: A: oznacza prace awaryjne, które należy wykonać niezwłocznie poza planem na rok bieżący; 1: oznacza prace do wykonania w przyszłym roku; 2 i 3 oznacza prace do wykonania w drugiej i trzeciej kolejności



w latach następnych. Po dokonaniu przez Oddział weryfikacji potrzeb pod względem rzeczowym i finansowym, zasadności wykonania, kolejności i możliwości wykonania w roku następnym, składana jest do Centrali propozycja planu wydatków bieżących na rok następny.

(dowód: akta kontroli str. 335-337)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

## **II. Ocena wykonywania zadań w zakresie prowadzenia wymaganej przepisami ewidencji kontrolowanych obiektów inżynierskich i sporządzania informacji ich dotyczących**

Opis stanu  
faktycznego

**1.2.** W Oddziale była prowadzona ewidencja obiektów mostowych oraz przepustów w obowiązującym w GDDKiA elektronicznym Systemie Gospodarki Mostowej (SGM)), na którą składały się:

- książki obiektów mostowych prowadzone wg wzorów określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom<sup>2</sup> (zwanego w dalszej treści rozporządzeniem ws. sposobu numeracji i ewidencji),
- wykazy obiektów mostowych oraz przepustów, prowadzone wg wzorów określonych w załączniku nr 6 do ww. rozporządzenia.

Ponadto w formie papierowej prowadzono:

- mapę techniczno-eksploatacyjną dróg publicznych sporządzoną z zastosowaniem znaków umownych określonych w załączniku nr 3 do ww. rozporządzenia,
- kartę obiektu mostowego, prowadzoną wg wzoru określonego w załączniku nr 5 do rozporządzenia ws. sposobu numeracji i ewidencji.

Karty obiektu mostowego znajdowały się:

- w *Albumie kart obiektów mostowych Oddziału GDDKiA w Rzeszowie* zawierającym 62 karty, w tym 8 przekazanych przez Prezydenta Miasta: Rzeszowa, Krosna i Przemyśla,
- w *Albumie kart obiektów mostowych w pasie drogowym autostrady A4, odcinek Węzeł Dębica Wschód - Węzeł Rzeszów Północ, Węzeł Jarosław - Zachód - Węzeł Korczowa oraz drogi ekspresowej S19 odc. Węzeł - Rzeszów Zachód - Węzeł Świlcza, Województwo Podkarpackie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie Grudzień 2014 r.* Album zawierał 96 kart.

Analiza poprawności zapisów w 62 kartach obiektów mostowych wykazała m.in.:

<sup>2</sup> Dz.U.Nr 67,poz.582

- spośród 62 *Kart obiektu mostowego* w 24 (38,7 %) nie wpisano w *Charakterystyce obiektu*, w poz.9, numeru klasyfikacyjnego obciążenia wojskowego wg standardów NATO (MLC), w tym: w Oddziale w 16 kartach obiektu mostowego, a braki wpisu tych danych w pozostałych 8 kartach dotyczyły kart przekazanych do Oddziału przez Prezydenta Miasta Rzeszowa (3), Prezydenta Miasta Krosna (2) i Prezydenta Miasta Przemyśla (3),

- spośród 24 ww. kart w 3 brak było numeru ewidencyjnego JNl. Dotyczyło to obiektów mostowych w ciągu drogi nr 28, dla których zarządcą drogi był Prezydent Miasta Przemyśla – Zarząd Dróg Miejskich w Przemyślu,

- spośród 54 kart obiektów mostowych zarządzanych przez Oddział w 16 skala przekroju podłużnego obiektu była niezgodna ze wzorem karty obiektu (zał. nr 5 do ww. rozporządzenia); w 5 kartach skala przekroju poprzecznego była niezgodna z określoną we wzorze karty obiektu; w 2 brak było skali dla obydwu przekrojów.

(dowód: akta kontroli str. 320-324)

Porównanie danych w zakresie długości i szerokości obiektu mostowego oraz klasy obciążeń obiektu i nośności użytkowej obiektu, zawartych w *Karcie obiektu mostowego*, w stosunku do danych zawartych w opisie obiektu na mapie techniczno – eksploatacyjnej 22 wybranych losowo obiektów mostowych, spośród 62 zawartych w *Albumie kart obiektów mostowych Oddziału GDDKiA w Rzeszowie* wykazało m.in.:

- nie naniesiono na mapach techniczno-eksploatacyjnych – 7 obiektów mostowych,
- w 7 przypadkach: długość, szerokość i nośność obiektu była inna w karcie, w stosunku do naniesionej na mapie techniczno-eksploatacyjnej,
- w 2 przypadkach nośność obiektu wynikająca z mapy techniczno eksploatacyjnej była inna niż podana w karcie obiektu,
- w 3 obiektach ich szerokość wyszczególniona na mapie, była inna niż w karcie obiektu,
- w karcie obiektu w poz. 8 *nośność użytkowa* w 16 kartach wpisano wartość niezgodną dla danej klasy drogi.

(dowód: akta kontroli str. 346-347)

W *Albumie kart obiektów mostowych (...)* z grudnia 2014 r. wszystkie karty obiektów mostowych zawierały m.in. skalę przekroju poprzecznego i podłużnego zgodną ze wzorem karty oraz prawidłowo wpisaną nośność użytkową obiektu mostowego dla danej klasy drogi (w przypadku kl. A – 42 T, kl. B-40 T, kl. C- 30 T).

(dowód: akta kontroli str. 338-340)

Dyrektor Oddziału w złożonym wyjaśnieniu podał, że karty obiektów mostowych administrowanych przez Oddział zostały opracowane w Rejonach przez Terenowych Inspektorów Mostowych. Część kart na odcinku Autostrady A4 została zlecona do opracowania jednostce zewnętrznej wyłonionej w drodze przetargu Za prowadzenie map techniczno-administracyjnych w Oddziale odpowiedzialne jest Stanowisko Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych, które w *Kalendarzowym planie zamierzeń (...)* ma zaplanowaną aktualizację *Albumu map sieci dróg publicznych* w 2015 r. Brak bieżącej aktualizacji tych map wynikał z faktu, iż Oddział prowadził w ostatnim okresie dużo prac budowlanych, w wyniku których przybyło dużo nowych dróg i obiektów inżynierskich. Obecnie jest prowadzone postępowanie przetargowe na wykonanie tego zadania.

(dowód: akta kontroli str. 214-216, str. 351-353)

Naczelnik Wydziału Mostów w złożonym wyjaśnieniu w sprawie niestosowania wymogów określonych we wzorze karty obiektu mostowego wyjaśnił, iż zmiana skali rysunków nie powoduje przekłamań w treści karty i odczycie danych. Zmniejszenie skali spowodowane jest koniecznością dostosowania rysunków do wymaganego formatu karty. W odniesieniu do przyczyn nieządania od Prezydenta Miasta Przemyśla uzupełnienia w przekazanych do Oddziału kart obiektów mostowych o nr JN1, Naczelnik wyjaśnił, że w dniu 27 maja 2015 r. te braki zostały uzupełnione. Obiekty zarządzane przez Prezydenta Miasta Przemyśla nie posiadały numeru wojskowej klasy obciążeń wg standardów NATO z powodu, iż drogi na terenie tego Miasta – w uzgodnieniu z Departamentem Zarządzania Kryzysowego GDDKiA – nie były objęte *obliczeniem*. Dla Miasta Rzeszów i Krosno nie naliczano MLC z tego samego powodu.

(dowód: akta kontroli str. 348-350)

*Książki obiektu mostowego* były prowadzone przez Rejony w formie elektronicznej w systemie SGM, zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 4 do rozporządzenia ws. sposobu numeracji i ewidencji.

Analiza wybranych losowo 20 książek obiektu mostowego i 1 książki tunelu dla przejścia podziemnego wykazała m.in.:

- parametry: długość całkowita obiektu, szerokość całkowita obiektu, ilość podpór, rozstaw podpór - zamieszczone w *Książce obiektu mostowego* oraz w *Książce tunelu podziemnego* były zgodne z danymi zawartymi w *Wykazie obiektów Mostowych*, prowadzonym w Oddziale,

- we wszystkich książkach w części III. (za wyjątkiem 3 założonych w 2015 r. dotyczących obiektów zlokalizowanych w ciągu autostrady A4) wyszczególniono przeprowadzone przeglądy stanu technicznego obiektu (podstawowe i rozszerzone) oraz adnotacje o dacie wykonania robót utrzymaniowych i zaleceń określonych w przeglądach,

- przeglądy były wykonane m.in. przez Terenowych Inspektorów Mostowych lub Oddziałowego Inspektora Mostowego.

Wykazy obiektów mostowych oraz przepustów były prowadzone odrębnie w formie elektronicznej w SGM.

(dowód: akta kontroli str. 338-345)

## **2. Wykonywanie zadań związanych z ochroną obiektów mostowych przed ruchem tzw. pojazdów nienormatywnych.**

**2.1.** W 2014 r. zostało wydanych przez Oddział - z upoważnienia GDDKiA - 56 zezwoleń kategorii V i 38 zezwoleń kategorii VI na przejazd pojazdu nienormatywnego. W 2015 r. do dnia 21 maja wydano odpowiednio: 25 i 14 takich zezwoleń.

Analiza wybranych losowo 10 spraw dotyczących uzyskania zezwolenia kategorii V i VI na przejazd nienormatywny wykazała, iż we wszystkich sprawach wydano zezwolenia zgodnie z przepisem art. 64c ust.7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*<sup>3</sup> (zwanej w dalszej części ustawą p.o.r.d).

(dowód: akta kontroli str. 354-368)

---

<sup>3</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.1137 ze zm.

**2.2. i 2.3.** W toku kontroli uzyskano informację od Podkarpackiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego oraz Podkarpackiego Komendanta Policji dotyczącą liczby przeprowadzonych w 2014 r. i 2015 r. kontroli ruchu drogowego oraz ujawnionych przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych przez obiekty mostowe na drogach krajowych - niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podkarpacki Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego poinformował, że inspektorzy Inspektoratu w 2014 r. i 2015 r. (do dnia 19 maja) na drogach będących w zarządzie Oddziału przeprowadzili pod względem przestrzegania przepisów ustawy p.o.r.d., w zakresie nacisków osi, rzeczywistej masy całkowitej oraz wymiarów pojazdów odpowiednio: 2.055 i 596 kontroli. Wyniki tych czynności posłużyły do wszczęcia postępowań administracyjnych, w wyniku, których wydano w 2014 r. - 233 decyzje administracyjne, a w 2015 r. od dnia 1 stycznia do dnia 19 maja 2015 r. – 79 takich decyzji, dotyczących wykonywania transportu drogowego z naruszeniem zakazu przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych, uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II. Suma nałożonych kar pieniężnych z tytułu wydanych decyzji administracyjnych stanowiła: 1.067.000 zł w 2014 r. oraz 460.500 zł we wskazanym okresie 2015 r. W informacji podano również, iż gromadzone przez Inspektorat dane statystyczne nie pozwalają na udzielenie informacji w zakresie ilości skontrolowanych pojazdów nienormatywnych, które uprzednio poruszały się po obiektach mostowych zarządzanych przez GDDKiA.

(dowód: akta kontroli str. 369-370)

Podkarpacki Komendant Policji poinformował, iż w 2014 r. i 2015 r. Policja nie ujawniła przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych przez obiekty mostowe województwa podkarpackiego, niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Policja na terenie woj. podkarpackiego nie posiada wag umożliwiających dokonanie zważenia pojazdów, celem stwierdzenia czy spełniają one wymogi pojazdów normatywnych, czy też nienormatywnych.

(dowód: akta kontroli str. 371-372)

### **3. Nadanie obiektom mostowym i przepustom wbudowanym w ciągu dróg, jednolitych numerów inwentarzowych**

W ewidencji Oddziału wg stanu na 27 maja 2015 r. znajdowały się 433 obiekty mostowe, w tym 9 nie posiadało nadanego jednolitego numeru inwentarzowego (JNI). Dotyczyło to obiektów inżynierskich na węźle Jarosław Zachód autostrady A4 i ostatniego obiektu na drodze S-19 odcinek Rzeszów Zachód - Świlcza. Powodem niewprowadzenia obiektów do systemu SGM był brak odcinków referencyjnych w tych miejscach, z uwagi na kontynuację autostrady na odcinku Rzeszów Wschód - Jarosław Zachód oraz odcinka S-19 Świlcza - Kielanówka.

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił m.in., że program SGM wymaga powiązania obiektu z punktami referencyjnymi. Po wybudowaniu ww. odcinków zostanie uzupełniony system referencyjny i wprowadzone dane do systemu SGM.

Dane ewidencyjne części obiektów inżynierskich (51 obiektów mostowych, tuneli i przejść podziemnych) na odcinku autostrady A4 Tarnów Węzeł Krzyż - Dębica, oddanej do użytkowania w listopadzie 2014 r. są niekompletne. Spowodowane to jest dużą ilością obiektów i danych na tym odcinku autostrady. Aktualnie są wprowadzane do systemu SGM dane tych obiektów.

Wykaz przepustów w ciągu sieci dróg krajowych obejmował 336 przepustów i wszystkie posiadały nadany numer ewidencyjny składający się z jednolitego

wyróżnika województwa (duża litera R), numeru drogi poprzedzonego zerami do uzyskania formatu sześciocyfrowego oraz numeru przepustu poprzedzonego zerami do uzyskania formatu w zapisie pięciocyfrowym. Przepusty posiadały również nadany nr JNI.

(dowód: akta kontroli str. 338-340, str. 348-350)

#### **4. Prawdliwość i terminowość sporządzania *Informacji o sieci dróg publicznych* (w tym o stanie obiektów mostowych)**

Dyrektor Oddziału przekazał do GDDKiA w 2014 r. (za 2013 r.) i w 2015 r. (za 2014 r.) dane o sieci dróg publicznych (w tym o stanie obiektów mostowych) zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach<sup>4</sup>.

Analiza danych zawartych w sprawozdaniu za 2014 r., wykazała:

- podane w kolumnie 28 i 29 formularzy A i B dane o sieci dróg publicznych w granicach administracyjnych miast oraz poza granicami miast (dotyczące łącznej ilości i długości obiektów mostowych, tuneli i promów w osi drogi, były zgodne z ewidencją tych obiektów,
- wyliczenie średniej ważonej oceny stanu technicznego obiektu mostowego w formularzach B i C sprawozdania - dotyczących Rejonów Dróg: w Lesku (obiekty miejskie i obiekty poza granicami miast o konstrukcji betonu sprężonego), w Nisku (obiekty miejskie o konstrukcji betonu zbrojonego i sprężonego oraz obiekty poza granicami miast o konstrukcji betonu sprężonego i o konstrukcji stalowej) wykazało niewłaściwe wyliczenie średniej ważonej oceny stanu technicznego obiektu. Średnia ważona sprawdzonych obiektów przypisanych do Rejonu Dróg w Krośnie (o konstrukcji betonu sprężonego) była wyliczona poprawnie,
- rozbieżności średniej ważonej oceny podanej w sprawozdaniu, w stosunku do wyliczonej przez kontrolera NIK, były następujące: Lesko: sprawozdanie - 3,68 sprawdzenie - 4,23; sprawozdanie - 3,35, sprawdzenie - 3,45; Nisko: sprawozdanie - 3,50, sprawdzenie - 3,59; sprawozdanie - 3,50, sprawdzenie - 4,28; sprawozdanie - 4,00, sprawdzenie - 2,94; sprawozdanie - 3,50, sprawdzenie - 4,12.

(dowód: akta kontroli str. 419-425)

Pan Marian Zieliński p.o. Starszy specjalista Wydziału Mostów wyjaśnił, m.in., że ze względu na ograniczone możliwości czasowe od chwili przekazania sprawozdań przez Rejony, do wymaganego terminu przekazania zestawienia do Wydziału Dróg i Sieci Drogowej, nie analizował szczegółowo wyliczeń średniej ważonej oceny dla poszczególnych rodzajów obiektów mostowych, dokonanej przez Rejony, gdyż zakładał, że osoby, które je sporządzały zrobiły to rzetelnie i zgodnie z określonym wzorem.

(dowód: akta kontroli str. 426-431)

#### **5. Nadzór nad zarządzaniem obiektami mostowymi i przepustami**

W Oddziale nadzór nad obiektami mostowymi sprawowali pracownicy Wydziału Mostów oraz Terenowi Inspektorzy Mostowi w Rejonach Dróg. W 2014 r. zatrudnionych było w tych komórkach organizacyjnych 9 pracowników, w tym:

- 4 osoby ze średnim drogowym wykształceniem, które posiadały uprawnienia w zakresie:

---

<sup>4</sup> Dz.U. Nr 67, poz. 583

- wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg oraz uprawnień budowlanych do projektowania w ograniczonym zakresie w specjalności konstrukcyjno-budowlanej - 1 osoba;
  - wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg - 1 osoba,
  - wykonywania samodzielnych funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych oraz mostów – 1 osoba,
  - wykonywania samodzielnych funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie mostów z ograniczeniem do budowy mostów i przepustów - 1 osoba
- 5 osób z wyższym wykształceniem technicznym budowlanym w tym 4 osoby posiadały uprawnienia budowlane w specjalnościach drogi i mosty do:
- projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej – 1 osoba,
  - do wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie mostów oraz projektanta ww. specjalności w zakresie mostów z ograniczeniem do budowy mostów i przepustów – 1 osoba,
  - konstrukcje budowlane i inżynierskie, budowa i utrzymanie mostów, uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej – 1 osoba,
  - do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie w specjalności mostowej obejmującej kierowanie robotami budowlanymi bez ograniczeń -1 osoba.

Wszyscy pracownicy przeszli szkolenia inspektorów mostowych w różnych zakresach, m.in. w zakresie przeglądów technicznych i komputerowej ewidencji obiektów mostowych; wykonywania przeglądów bieżących, podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich (6 osób).

W 2015 r. zatrudnionych było 11 osób, w tym ze średnim wykształceniem drogowym – 4 i 7 z wyższym wykształceniem budowlanym obejmującym m.in. mosty.

Każdy pracownik posiadał szczegółowy zakres czynności.

(dowód: akta kontroli str. 432-508)

W Oddziale obowiązywały instrukcje zamieszczone na stronie internetowej GDDKiA, w tym m.in. *Instrukcje przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich* wprowadzonych zarządzeniem GDDKiA nr 14 z dnia 7 lipca 2005 r.; *Zasady stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich* wprowadzone zarządzeniem GDDKiA nr 64 z dnia 13 listopada 2008 r.; *Instrukcja do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych* (załącznik do zarządzenia nr 17 GDDKiA z dnia 1 czerwca 2004 r.); *Program do określenia nośności użytkowej obiektów* w wersji 4.2.1.1. z dnia 6 lipca 2005 r.

W badanym okresie Oddział nie był kontrolowany w zakresie stanu technicznego obiektów mostowych i przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 509)

## **6. Ilość obiektów mostowych i przepustów będących w zarządzie Oddziału.**

W ewidencji Oddziału znajdowały się wg stanu na koniec 2014 r. 433 obiekty mostowe (w tym nowe obiekty na A4 (8) i na S19 – 1 obiekt, nieposiadające nadanego nr JNl).

Wykaz obiektów mostowych obejmował 359 obiektów zawierających kompletne dane ewidencyjne wprowadzone do SGM. W ewidencji elektronicznej po odjęciu ww. 9 obiektów ich ilość wynosiła 424. Spośród 424 obiektów mostowych: obiekty o konstrukcji stalowej stanowiły 43 szt., a średnia ważona ich stanu technicznego - 3,84; obiekty o konstrukcji z betonu zbrojonego stanowiły 187szt, a ich średnia ważona ocena – 4,08; obiekty o konstrukcji z betonu sprężonego były w ilości 194 szt., a ich średnia ważona ocena stanu technicznego wynosiła – 2,84.

Stan obiektów ocenionych powyżej stanu zadawalającego do stanu odpowiedniego (ocena pow.4-5 pkt) posiadały obiekty: stalowe – 17 szt.; z betonu zbrojonego – 104 szt.; z betonu sprężonego -116 szt. (ogółem 237, tj. 56 %).

Stan obiektów ocenionych powyżej stanu niepokojącego do stanu zadawalającego (ocena pow.3-4 pkt) posiadały obiekty: o konstrukcji stalowej -14; o konstrukcji z betonu zbrojonego – 32; o konstrukcji z betonu sprężonego – 28 obiektów (łącznie 74, tj.17 %).

Stan obiektów posiadających ocenę 2 (niedostateczną) posiadało 19 obiektów, w tym o konstrukcji z betonu sprężonego – 3, o konstrukcji z betonu zbrojonego – 15, o konstrukcji stalowej – 1.

Stan przedawaryjny posiadał 1 obiekt z betonu zbrojonego.

(dowód: akta kontroli str. 510-526)

Na drogach zarządzanych przez Oddział znajdowało się 366 przepustów. W 2014 r. przeprowadzono przeglądy 333 przepustów. Ocenę 1 uzyskały 2 przepusty; ocenę 2 - 27; pow.2-3 oceniono 80 przepustów, pow.3-4 oceniono 135 przepustów i pow. 4 – 5 oceniono 89 przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 335-340, str. 527-540)

Wartość początkowa środków trwałych – mostowych obiektów inżynierskich wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. wynosiła 2.706.836.741,65 zł, a dotychczasowe umorzenie – 184.283.033,12 zł.

Na dzień 30 kwietnia 2015 r. wartość początkowa mostowych obiektów inżynierskich stanowiła 2.933.829.449,61 zł, a dotychczasowe umorzenie – 234.001.425,93 zł.

(dowód: akta kontroli str. 541)

Zastępca Dyrektora Oddziału Pan Mariusz Błyskał w złożonym wyjaśnieniu w sprawie ubezpieczenia infrastruktury mostowej wyjaśnił, że obiekty infrastruktury drogowej nie są objęte umową ubezpieczenia. Umowa taka jest zawierana przez Centralę GDDKiA, która zawarła umowę ubezpieczenia mienia od wszystkich ryzyk na lata 2015-2017. Przedmiotem ubezpieczenia mienia od wszystkich ryzyk są między innymi budowle z wyłączeniem dróg krajowych i drogowych obiektów inżynierskich. Składka ubezpieczeniowa jest płacona przez Centralę. Oddział nie posiada wiedzy o wysokości składki.

(dowód: akta kontroli str. 542-557)

Na zarządzanych przez Oddział drogach wg stanu na 21 maja 2015 r. były 4 obiekty nienormatywne, w tym: ze względu na skrajnię szerokości jezdni – 2 obiekty z tego jeden podlegał ograniczeniu administracyjnemu z powodu stanu obiektu oraz 2 ze względu na nośność.

Ustalone  
nieprawidłowości

(dowód: akta kontroli str. 558)

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

1) nie aktualizowano na bieżąco map techniczno – eksploatacyjnych, które nie odzwierciedlały stanu faktycznego.

Za nieaktualizowanie map techniczno-eksploatacyjnych odpowiedzialny był Pan Ryszard Kocyla - główny specjalista zatrudniony na stanowisku ds. zarządzania kryzysowego i przygotowań obronnych.

(dowód: akta kontroli str. 348-350)

2) dane zawarte w 22 kartach wybranych losowo obiektów (spośród 62) były niezgodne z danymi zamieszczonymi w mapach techniczno – eksploatacyjnych, m.in.: nie naniesiono na mapach techniczno-eksploatacyjnych – 7 obiektów mostowych; w 7 przypadkach długość, szerokość i nośność obiektu była inna w karcie obiektu, w stosunku do naniesionej na mapie techniczno-eksploatacyjnej; w 2 przypadkach nośność obiektu wynikająca z mapy techniczno- eksploatacyjnej była inna niż podana w karcie obiektu; w 3 obiektach ich szerokość wyszczególniona na mapie, była inna niż w karcie obiektu;

3) w 16 kartach obiektu (spośród 22) w poz.8 *nośność użytkowa* wpisano wartość niezgodną dla danej klasy drogi.

Za nierzetelne wypełnienie kart obiektów mostowych odpowiedzialni byli Terenowi Inspektorzy Mostowi.

(dowód: akta kontroli str. 214-216, str. 338-347)

4) w *Informacji o sieci dróg publicznych* w części dotyczącej stanu obiektów mostowych, nierzetelnie wyliczono średnią ważoną ocenę stanu technicznego obiektów: w Rejonie Dróg w Lesku dla obiektów o konstrukcji z betonu sprężonego w granicach miast i poza granicami miast, w Rejonie w Nisku o konstrukcji z betonu zbrojonego i betonu sprężonego w granicach miast oraz o konstrukcji z betonu sprężonego i o konstrukcji stalowej dla obiektów położonych poza granicami miast. Za powyższe odpowiedzialni byli kierownicy ww. Rejonów i Terenowi Inspektorzy Mostowi oraz Pan Marian Zieliński - starszy specjalista Wydziału Mostów, odpowiedzialny za sporządzenie łącznego sprawozdania, który nie sprawdził otrzymanych danych do sprawozdania.

(dowód: akta kontroli str. 419-431)

Ocena cząstkowa

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

### **III. Ocena działań prewencyjnych w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów**

#### **1. Sposób dokonywania przeglądów obiektów mostowych i przepustów**

Opis stanu  
faktycznego

1.1. W 2014 r. zostały przeprowadzone przeglądy 355 (spośród 433 ogółem) obiektów mostowych oraz 333 przepustów (spośród 336 ogółem).

Analiza 21 losowo wybranych obiektów mostowych wykazała, m.in.: nie wykonano przeglądu trzech obiektów mostowych (2 wiaduktów i 1 mostu), zlokalizowanych na



autostradzie A4, wprowadzonych do ewidencji w 2015 r. (nowe obiekty oddane w listopadzie 2014 r.); dla 11 obiektów zostały przeprowadzone przeglądy roczne (podstawowe), a rozszerzone pięcioletnie – dla 7.

Przeglądy były wykonywane przez Terenowych Inspektorów Mostowych (i np. kierownika Rejonu) lub Oddziałowych Inspektorów Mostowych. Osoby te posiadały odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia. W protokołach zostało odnotowane wykonanie zaleceń z poprzedniego przeglądu. Do każdego protokołu okresowej kontroli rocznej lub pięcioletniej był sporządzany *Wykaz potrzeb do planu bieżącego utrzymania obiektu mostowego*, uzgodnionego z Oddziałowym Inspektorem Mostowym oraz Naczelnikiem Wydziału Mostów. Wykaz zawierał m.in. wyszczególnienie rodzaju prac i ich wartość.

(dowód: akta kontroli str.527- 540, str. 560 - 759)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

#### **1. IV. Ocena prac związanych z utrzymaniem w należytym stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom**

Opis stanu  
faktycznego

1.1. W trakcie kontroli w dniu 11 maja 2015 r. zostały przeprowadzone oględziny 7 wytypowanych mostów, zlokalizowanych na drogach krajowych na terenie województwa podkarpackiego, w obecności powołanego biegłego w dziedzinie konstrukcji mostowych prof. nzw. dr hab. inż. Janusza Rymsza. Oględziny zostały opisane i udokumentowane w *Opinii dotyczącej stanu technicznego 7 obiektów mostowych wytypowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli Delegatura w Rzeszowie* (zwaną w dalszej treści *Opinią*).

Autor Opinii sporządzał ocenę obiektu na podstawie oceny przyczółków i filarów, oceny konstrukcji dźwigarów głównych oraz oceny konstrukcji pomostu. Biegły poddał ocenie stan techniczny następujących obiektów mostowych:

1) mostu przez rzekę Tyrawkę w miejscowości Tyrawa Wołowska - na podstawie stanu technicznego przyczółka, który uległ przechyleniu w wyniku wykonania go z betonu o bardzo niskiej wytrzymałości – biegły ocenił stan całego obiektu, jako przedawaryjny (ocena 1,0 - w 2014 r. obiekt uzyskał I ocenę 2,0). Biegły zalecił wykonanie przebudowy obiektu do końca 2016 r.- w przeciwnym wypadku oprócz wyłączenia prawego pasa należy ograniczyć masę pojazdu dopuszczonego do ruchu do 15 t. Do momentu przebudowy należy raz w miesiącu przeprowadzić niwelację przechylnego przyczółka. Pomiaru należy wykonywać, co najmniej w dwóch miejscach na przyczółku. Oględziny tego obiektu wykazały również na obiekcie balustradę o nieprawidłowej konstrukcji (wykonaną z rury przymocowanej do dwuteowników za pomocą spoin). Biegły stwierdził, że przy uderzeniu pojazdu w taką balustradę, poręcz oddzieli się od pozostałych elementów, stanowiąc zagrożenie dla uczestników wypadku. Dobrym rozwiązaniem jest przymocowanie prowadnicy bariery ochronnej do balustrady. Stwierdzono również, że na pomoście krawężnik, który jest elementem bezpieczeństwa ruchu drogowego był całkowicie zniszczony,

2) mostu przez rzekę Dobrzankę w miejscowości Stara Bircza - biegły ocenił, jako pośredni między stanem zadawalającym, a niepokojącym (ocena 3,5 - w 2014 r. obiekt otrzymał ocenę 2,8).Wydane zalecenia dotyczyły: na skarpie wykonać schody dla obsługi; poprawić system odwodnienia- oczyścić i uzupełnić wpusty o kratki, oczyścić wpusty i oczyścić obszar przy krawężniku, aby spowodować dopływ wody do wpustu; oczyścić stożki z roślinności; należy rozważyć możliwość wykonania przykrycia dylatacyjnego, gdyż na połączeniu obiektu z drogą tworzą się pęknięcia nawierzchni,

3) mostu przez rzekę Korzonkę w miejscowości Bircza – biegły ocenił, jako niepokojący (ocena 3,0 – w 2014 r. obiekt otrzymał ocenę 2,8). Należy wykonać chodniki, krawężniki i system odwodnienia; na skarpie wykonać schody dla obsługi; balustradę poprawnie zakończyć (balustrada ma niepoprawną konstrukcję); wykonać pokrycie dylatacyjne,

4) wiaduktu przez linię kolejową w miejscowości Radymno – biegły ocenił, jako pośredni między zadawalającym, a niepokojącym (ocena 3,5 – w 2014 r. obiekt otrzymał ocenę 3,5).Niepokojący jest stan techniczny pomostu (popękana nawierzchnia jezdni). Należy: naprawić miejscowo zniszczony przyczółek przez niewłaściwe odwodnienie; naprawić system odwodnienia; uzupełnić brakujące elementy balustrady przy schodach dla obsługi; balustradę poprawnie zakończyć; oczyścić urządzenie dylatacyjne; oczyścić stożek z roślinności,

5) kładkę dla pieszych przez rzekę Mleczkę w miejscowości Przeworsk – biegły ocenił, jako niepokojący (ocena 3,0 – w 2014 r. obiekt uzyskał ocenę 2,0). Niepokojący jest stan techniczny przyczółków. Obiekt należy użytkować do momentu uzyskania środków finansowych na całkowitą przebudowę obiektu. Należy kontrolować stan techniczny przyczółków,

6) mostu przez rzekę Mleczkę w miejscowości Przeworsk – oceniono, jako zadawalający (ocena 4,0 – w 2014 r. obiekt otrzymał ocenę -4,0). Należy naprawić nieciągłość kolektora odprowadzającego wodę; oczyścić urządzenie dylatacyjne i naprawić krawędzie szczeliny dylatacyjnej,

7) mostu przez potok Sawa w miejscowości Głuchów – biegły ocenił, jako niepokojący (ocena 3,0 – w 2014 r. most otrzymał ocenę 2,0). Niepokojący jest stan techniczny przyczółków. Most posiada zbyt małe światło. Należy naprawić popękany przyczółek; oczyścić stożek z roślinności; naprawić szczeliny dylatacyjne na chodnikach.

Średnia arytmetyczna ocen 7 mostów ocenionych przez biegłego wynosiła – 3,0, a średnia arytmetyczna ocen tych mostów ocenionych w 2014 r. przez pracowników Oddziału wynosiła – 2,6.

Pan prof. Janusz Rymsza w wydanej Opinii sformułował 7 wniosków – zaleceń końcowych o charakterze ogólnym.

1. Przy obiektach mostowych o wysokości nasypu większej niż 3 m i pochyleniu skarpy większym niż 1: 1 należy wykonać schody dla obsługi (wg zasad podanych w § 84 i § 135 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<sup>5</sup> .

2. Należy sprawdzić system odwodnienia obiektów mostowych.

3. Należy sprawdzić stan techniczny krawężników, jako elementów bezpieczeństwa ruchu kołowego.

---

<sup>5</sup> Dz.U. Nr 63, poz.735 ze zm.

4. Należy sprawdzić stan techniczny balustrad, jako elementów bezpieczeństwa ruchu pieszych.

5. Należy sprawdzić stan techniczny połączenia obiektu z jezdnią.

6. Przy obiektach mostowych należy czyścić stożki z roślinności.

7. Oceniając cały obiekt mostowy na podstawie stanu technicznego podpór należy brać pod uwagę najmniejszą wartość z oceny podpór, a nie wartość średnią.

Wniosek szczegółowy: należy wykonać do końca przyszłego roku przebudowę mostu przez rzekę Tyrawkę w miejscowości Tyrawa Wołowska. W przeciwnym wypadku należy, oprócz wyłączenia prawego pasa, ograniczyć masę pojazdu dopuszczonego do ruchu po obiekcie do 15 t.

(dowód: akta kontroli str. 760-789)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie <sup>6</sup> działalność w badanym obszarze.

## IV. Uwagi i wnioski

Kontroler poinformowała dyrektora Oddziału w dniu 13 maja 2015 r. – w trybie art.51 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>7</sup> - o stwierdzeniu w trakcie oględzin wiaduktu nad linią PKP w miejscowości Radymno – obciętej rury na zakończeniu barieroporęczy, stwarzającej bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo powstania szkody w mieniu. Zobowiązano dyrektora Oddziału do natychmiastowego zabezpieczenia tego elementu mostu. W dniu 13 maja 2015 r. pochwyty barieroporęczy został naprawiony.

(dowód: akta kontroli str. 790-793)

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>8</sup>, wnosi o:

1. Sporządzenie map techniczno-eksploatacyjnych odpowiadających stanowi faktycznemu na posiadanej sieci drogowej.
2. Skorygowanie w kartach obiektu mostowego niezgodnych ze stanem faktycznym danych lub danych nieprawidłowo wpisanych.
3. Sporządzenie *Informacji o sieci dróg publicznych* w sposób rzetelny.

## 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 Rzeszowie.

<sup>6</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen cząstkowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny cząstkowej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, należy zastosować ocenę opisową.

<sup>7</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

<sup>8</sup> Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zmianami

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.

Rzeszów, dnia .....

Kontroler  
Małgorzata Hasman  
Główny specjalista k.p.

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor  
Wiesław Motyka

.....  
*Podpis*