



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.008.01.2015
P/15/033

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@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 Szczecinie ¹ .
Kontroler	Danuta Laskowska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 93646 z dnia 27.03.2015 r. (dowód: akta kontroli str. 1–2)
Jednostka kontrolowana	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie ² , ul. Szczecińska 31, 75-122 Koszalin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Bogdan Krawczyk Dyrektor ZZDW od 02.07.2007 r. do 28.02.2015 r. Od 23.03.2015 r. do 12.05.2015 r. p.o. Dyrektora ZZDW był Roman Szewczyk. Z dniem 13.05.2015 r. p.o. dyrektora ZZDW powierzone zostało Waldemarowi Wejnerowskiemu, zastępcy dyrektora ZZDW. (dowód: akta kontroli str. 3-11)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie,³ mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działania ZZDW w Koszalinie w zakresie zarządzania w latach 2014-2015 (I kwartał) obiektami mostowymi i przepustami w ciągu dróg wojewódzkich.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie:

- opracowanie projektu planu rozwoju sieci drogowej na lata 2014-2020,
- prowadzenie wymaganej przepisami ewidencji obiektów mostowych i przepustów,
- sporządzanie i przekazywanie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad⁴ rocznych informacji o sieci dróg wojewódzkich,
- nadanie obiektom mostowym i przepustom indywidualnych numerów ewidencyjnych,
- przeprowadzanie, zgodnie z wymogami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵, okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów, które były wykonywane przez osoby posiadające uprawnienia budowlane odpowiedniej specjalności.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- nieprzekazywania planu rozwoju sieci drogowej (w tym drogowych obiektów inżynierskich) organom właściwym do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- niesporządzanie (mimo prowadzenia ewidencji w formie elektronicznej), map techniczno-eksploatacyjnych dla sieci dróg wojewódzkich,
- nieprzekazanie GDDKiA map techniczno-eksploatacyjnych w celu aktualizacji,

¹ Zwana dalej NIK.

² Zwany dalej ZZDW.

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

⁴ Dalej również GDDKiA.

⁵ Dz. U z 2013 r. poz. 1409 ze zm., zwanej dalej Prawo budowlane.

- nieujęcia w ewidencji środków trwałych wartości obiektów mostowych i przepustów będących w zarządzie ZZDW, które zostały wybudowane lub przebudowane w latach 2010-2014.

II. Opis ustalonego stanu faktycznego.

1. Wykonywanie przez ZZDW działań planistycznych w zakresie rozwoju oraz finansowania budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony drogowych obiektów mostowych i przepustów.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Według statutu⁶, ZZDW pełnił obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷. Przedmiotem działania ZZDW było m.in. opracowanie projektów planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

(dowód: akta kontroli str. 12-17)

Opracowanie projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich wpisane zostało do zakresu zadań realizowanych przez Wydział Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej ZZDW⁸.

(dowód: akta kontroli str. 18-32)

Realizując obowiązek, wynikający z art. 20 pkt 1 u.o.d.p., ZZDW w 2012 r. opracował dokument pn. „Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich na lata 2014–2020”⁹. W planie przedstawione zostały propozycje działań w zakresie poprawy infrastruktury drogowo-mostowej, w którym poszczególnym drogom, w tym obiektem inżynierskim przypisano ocenę punktową, wynikającą z ich stanu technicznego. Zakwalifikowanie danego odcinka drogi do przebudowy lub remontu wynikało z liczby punktów uzyskanych za m.in. następujące parametry: stan techniczny drogi, rodzaj i datę ostatniego zabiegu oraz wielkość i spójność sieci drogowej. Za zły stan techniczny drogi, ustalona została max. liczba 120 punktów (brak nośności 84 punkty, koleiny 24 punkty, równość podłużna i szorstkość po 6 punktów). Jeśli na długości trasy planowanej do przebudowy lub remontu drogi występował obiekt mostowy, przyznawane było maksymalnie 20 punktów za wszystkie obiekty w stanie awaryjnym i przedawaryjnym. Na podstawie otrzymanych ocen (max. 350 punktów), ustalony był ranking pilności (kolejności) realizacji zadań na sieci dróg wojewódzkich oraz środki finansowe potrzebne do ich realizacji. Do I etapu potrzeb remontowych na lata 2014-2020 (ustalonych na podstawie przyjętych kryteriów) zaplanowano realizację 16 zadań drogowych na kwotę 560 mln zł, dla II etapu 26 zadań na kwotę 610 mln zł i dla III etapu 15 zadań na kwotę 350 mln zł. W planowanych zadaniach drogowych ujęto również remont obiektów mostowych, znajdujących się w ciągu tych dróg.

(dowód: akta kontroli str. 33-52)

Waldemar Wejnerowski, Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania (odpowiedzialny za pion drogowy) wyjaśnił: „Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w latach 2014-2020” ma charakter dokumentu wewnętrznego, zatwierdzonego przez dyrektora ZZDW w Koszalinie. Jest on efektem realizacji zapisów „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego” przyjętym po to, by utworzyć ranking (w formie

⁶ Zatwierdzony uchwałą Nr XXXIV/412/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z 23 października 2006 r.

⁷ Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm., zwanej dalej u.o.d.p.

⁸ Zwanego dalej PIRSD.

⁹ Zwany dalej również planem rozwoju sieci drogowej.

materiału roboczego) kolejności wykonywanych zadań przebudowy, rozbudowy i remontu poszczególnych dróg lub ich części biorąc pod uwagę czynniki techniczne, ekonomiczne i związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz komfortem życia mieszkańców. Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w latach 2014-2020” nie ma charakteru dokumentu zatwierdzonego przez Sejmik Zachodniopomorski z powodu obecnie obowiązujących uwarunkowań prawnych i sposobu finansowania utrzymania dróg publicznych. Konsekwencją zatwierdzenia planu rozwoju sieci jest wprowadzenie wszystkich zmian i nowych odcinków drogowych do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa, a następnie, zgodnie z art. 44 pkt. 1 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wprowadzenie ustaleń Planu Województwa do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego w gminach. Jednak działania te w praktyce uniemożliwione są przez:

- konsekwencje przymusowego wykupu gruntów. Orientacyjne koszty wykupu gruntów tylko dla obwodnic miejscowości wstępnie typowanych przez ZZDW do ewentualnego ujęcia w planach rozwoju poszczególnych dróg wynoszą około 200 mln zł,
- zmianę kategorii dróg. Analizy z zakresu rozwoju sieci drogowych wskazują szereg dróg, które powinny zmienić kategorię. Zarządca nie przejmie w utrzymanie drogi od innego Zarządcy, ponieważ nie otrzyma na jej utrzymanie środków finansowych”.

(dowód: akta kontroli str. 53-57)

Z analizy zapisów zawartych w 11 zeszytach dróg w części II dotyczącej planu rozwoju drogi wynikało, że nie określono w nich kierunków rozwoju i utrzymania dla drogowych obiektów inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 61, 64-81, 554)

Leszek Jęczkowski, Naczelnik Wydziału PIRSD wyjaśnił, że cyt.: „Ponieważ nie ma żadnego obowiązującego modelu opracowań projektów planów rozwoju sieci drogowej, w Wydziale PIRSD został opracowany wzór w formie zeszytów, oddzielnych dla każdej drogi. Każde opracowanie zeszytowe składa się z dwóch części i zawiera:

- I. Stan istniejący: dane podstawowe o drodze (długość, klasa techniczna, mapa przebiegu), opis położenia geograficznego, przebieg przez miejscowości z kilometrażem, powiązania z innymi drogami, dane o ruchu drogowym, krótka analiza znaczenia komunikacyjnego drogi, wykaz podstawowych parametrów technicznych i geometrycznych, opis odwodnienia, ograniczenia skrajni drogowej, opis geodezyjnych linii rozgraniczających, uwarunkowania środowiskowe, wyciąg z analizy bezpieczeństwa ruchu, podstawowe dane o obiektach mostowych, opisy przejść przez miejscowości.
- II. Plan rozwoju drogi: propozycja docelowych parametrów geometrycznych, propozycja ewentualnych zmian przebiegu drogi, projekt obwodnic miejscowości, propozycja rozwiązań przejść przez pozostałe miejscowości, propozycja likwidacji ograniczeń na drodze, rozwiązania docelowe ważniejszych skrzyżowań, wzmocnienia nawierzchni, docelowe linie rozgraniczające pas drogowy, drogi rowerowe i zagospodarowanie pasa drogowego. Ocena generalna drogi, tzn. czy spełnia kryteria swojej kategorii. Zakłada się, że opracowane zeszyty będą stale uzupełniane i aktualizowane. W formie skończonej jest 11 dróg z 53 dróg wojewódzkich będących z zarządzie ZZDW.”.

(dowód: akta kontroli str. 58-63)

W latach 2010-2015 (I kwartał) ZZDW nie przekazywał planu rozwoju sieci drogowej oraz informacji o planowanym zamiarze budowy lub przebudowy drogi i obiektów inżynierskich - do organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

(dowód: akta kontroli str. 53-60)

W latach 2010-2014 realizowane były przez ZZDW 23 zadania drogowe, przyjęte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego (RPO WZ) na lata 2007-2013 - zatwierdzonym uchwałą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego¹⁰ oraz przyjęte do realizacji w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym na lata 2000-2010, uchwalonym uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego 30 listopada 2007 r.¹¹

(dowód: akta kontroli str. 84-93)

Realizacja wieloletniej prognozy finansowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2036 została przyjęta uchwałami Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego¹².

(dowód: akta kontroli str. 94-106)

W latach 2014-2015 (I kwartał) w ramach RPO WZ zrealizowano 6 zadań drogowych, związanych z przebudową drogi lub budową obejścia dla miejscowości. W ramach tych zadań wykonane były budowy i przebudowy obiektów mostowych, znajdujących się w ciągu tych dróg - które nie zostały wyszczególnione jako odrębne zadanie.

(dowód: akta kontroli str. 107-109)

W ramach ww. zadań drogowych, wykonane zostały następujące zadania związane z przebudową obiektów mostowych:

- zadanie nr 059 przebudowa drogi nr 163 na odcinku Czaplinek-Wałcz. Przebudowano most w m. Kłębowice,
- zadanie 061 przebudowa drogi nr 203 na odcinku Iwęcino-Darłowo. Budowa 3 nowych mostów w m. Bukowo i m. Dąbki,
- zadanie nr 088 przebudowa drogi nr 167 na odcinku Koszalin z drogą nr 168. Przebudowa mostu w m. Niedalino,
- zadanie nr 103 przebudowa obejścia m. Darłowo w ciągu drogi nr 203. Budowa nowego mostu w m. Darłowo.

(dowód: akta kontroli str. 110-112)

W opracowanym przez ZZDW „Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich na lata 2014-2020” do realizacji wytypowanych zostało 19 zadań inwestycyjnych, w tym 11 zadań planowano wykonać w ramach własnych środków budżetowych, a pozostałe 8 w ramach realizacji RPO WZ, przyjętego przez Zarząd Województwa na lata 2014-2020. W 2014 r., zgodnie z terminem przyjętym w planie rozwoju sieci drogowej, zrealizowane zostało zadanie drogowe pn.: droga nr 167 na Koszalin-Połczyn Zdrój. W ciągu tej drogi przebudowany został obiekt mostowy.

(dowód: akta kontroli str. 113-114)

1.2.-1.3. W latach 2014-2015 (I kwartał) przez ZZDW realizowane były zadania drogowe ujęte w wieloletniej prognozie finansowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2013-2036.

(dowód: akta kontroli str. 94-106)

Wymagany przepisami art. 20 pkt 2 u.o.d.p. projekt planu finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony drogowych obiektów inżynierskich opracowany był przez Wydział PIRSD. W planach finansowych na lata 2014-2015 przewidywano równoległe z budową (przebudową) sieci drogowej modernizację obiektów mostowych i przepustów. W 2014 r. na realizację zadań inwestycyjnych (§ 6050 i § 6059) ogółem wydatkowano 123,9 mln zł, przy planowanych środkach w wysokości 132,7 mln zł. W 2015 r. z planowanych środków na wydatki majątkowe ogółem w wysokości 73,6 mln zł, wydatkowano 635 tys. zł (I kwartał).

(dowód: akta kontroli str. 115-118)

¹⁰ Nr 1029/07 z 31 października 2007 r.

¹¹ Nr XIV/139/07.

¹² Nr IV/24/11 z 31.01.2011 r. oraz uchwałą Nr XXIII/305/13 z 26.03.2013 r. na lata 2013-2036.

Potrzeby finansowe oraz kolejność remontów poszczególnych obiektów mostowych ustalane były na podstawie stanu technicznego mostów, zdiagnozowanego w Systemie Gospodarki Mostowej¹³. W 2014 r. w planie wydatków bieżących, ujęto i wydatkowano środki na realizację 3 zadań, tj.:

- obsługę i utrzymanie 3 mostów zwodzonych w ciągu drogi nr 102 i nr 120 (Dziwnów i Gryfino) i ciągu drogi nr 205 (Darłowo-kanal portowy) oraz mostu granicznego w ciągu drogi 120 (Gryfino-rzeka Odra Zachodnia). Na obsługę i utrzymanie wydatkowano 935,2 tys. zł (plan 933,5 tys. zł);
- utrzymanie obiektów inżynierskich w ramach których wykonano prace remontowe na moście w m. Kamień Pomorski (droga nr 107), na moście w m. Truskolas (nr 108), 2 mostach w m. Tychówko (nr 163), 3 mostach w m. Górawino (nr 168) oraz 8 przepustów, na które wydatkowano 999,5 tys. zł (plan 1.000 tys. zł);
- inwestycje jednoroczne związane z budową i przebudową mostów lub przepustów (§ 6050), w ramach których wykonano rozbiórkę oraz wybudowano nowy most przez rzekę Radew w ciągu drogi nr 168 w m. Rosnowo. Na inwestycje wydatkowano 3.020 tys. zł, z przyjętych w planie 3.500 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 110-112,119)

W zadaniowym planie finansowym na 2015 r. nie zaplanowano środków na inwestycje jednoroczne związane z budową lub przebudową drogowych obiektów inżynierskich. Na bieżące utrzymanie 211 mostów i wiaduktów oraz 1.337 przepustów planowano przeznaczyć 450 tys. zł., a na obsługę i utrzymanie 3 mostów zwodzonych i mostu granicznego 1.091 tys. zł.

W I kwartale 2015 r. na bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich nie wydatkowano środków, a na utrzymanie mostów zwodzonych i mostu granicznego 170,5 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 119)

Naczelnik Wydziału PIRSD, wyjaśniając przyczyny zmniejszania zakresu zadań finansowanych ze środków bieżących i inwestycyjnych na utrzymanie i przebudowę drogowych obiektów inżynierskich podał, że (-) „ZZDW opracowuje projekt planu wydatków majątkowych oraz bieżących na kolejne lata kalendarzowe, na podstawie ustalonych przez Zarząd Województwa, nieprzekraczalnych limitów. Na podstawie przyznanych limitów, ZZDW opracował projekt planu wydatków na 2015 r. w którym zaplanowała na bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich 600 tys. zł, a otrzymał 450 tys. zł. Zmniejszenie planowanych nakładów spowodowane zostało niższym o 1 mln zł limitem na wydatki bieżące. W pierwszej wersji projektu planu ZZDW zaplanował na zadania jednoroczne inwestycyjne związane z przebudową mostu na drodze nr 166 w m. Żelimucha 4.500 tys. zł. Z powodu zmniejszenia się dochodów Urzędu Marszałkowskiego, Zarząd Województwa wycofał z planu realizację tej inwestycji”.

(dowód: akta kontroli str. 120-121)

W piśmie skierowanym 29.04.2013 r. do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Infrastruktury i Transportu (w związku z pytaniem Komisji Budżetu i Spraw Samorządowych o potrzebach nakładów finansowych na doprowadzenie sieci dróg wojewódzkich do bezpiecznego stanu), ZZDW określił minimalny stan roczny nakładów finansowych na drogi ze wszystkich źródeł finansowania na poziomie 250 mln, w tym nakłady roczne z budżetu Województwa na utrzymanie bezpiecznych dla użytkownika oraz trwałych i estetycznych dróg na poziomie 115,2 mln zł, z tego 5 mln zł z przeznaczeniem na bieżące utrzymanie mostów.

(dowód: akta kontroli str. 122-124)

¹³ Elektroniczny system zarządzania obiektami mostowymi.

Ustalone
nieprawidłowości

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

W latach 2012-2015 (I kwartał) ZZDW nie przekazywał planu rozwoju sieci drogowej organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego. Obowiązek weryfikacji i przekazywania planu rozwoju sieci drogowej został nałożony na zarządcę drogi przepisami art. 35 ust. 1 u.o.d.p.

(dowód: akta kontroli str. 53-60)

Naczelnik PIRSD wyjaśnił, że (-), „Do czasu ukazania się Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, Zarządca dróg wojewódzkich, w przypadkach planowania budowy nowych przebiegów dróg wojewódzkich, występował do gmin w trybie art. 35 Ustawy drogowej, o zmianę Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w celu wprowadzenia do niego odcinka nowej drogi. Dotyczyło to: budowy obwodnic w m. Ognica na drodze nr 122, m. Kamienia Pom. w drodze nr 107, m. Goleniowa w ciągu drogi nr 113, oraz obwodnicy Trzebiatowa (opracowania zakończyły się na gminnym Studium Uwarunkowań Rozwoju). Po 2003 r. wszystkie nowe przebiegi dróg, realizowane były w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych¹⁴. Zgodnie art. 11 i. ust.2. cytowanej ustawy, inwestycje te były realizowane na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowych, które umożliwiają pominięcie przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie wskazał, że obsada kadrowa Wydziału przed 2010 r. wynosiła 8 osób, a w chwili obecnej tylko 2 osoby.

(dowód: akta kontroli str. 60-63)

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1) W opracowanym przez ZZDW planie rozwoju sieci drogowej na lata 2014-2020, będącym dokumentem programowym, nie określono kierunków rozwoju i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich.

Naczelnik PIRSD wyjaśnił, że „w okresie opracowywania zeszytów „rozwoju sieci drogowej” dla poszczególnych dróg, prowadzony był kolejny cykl badań Systemu Gospodarki Mostowej. W związku z tym podjąłem decyzję wstrzymania wpisywania ocen stanu technicznego obiektów mostowych, aby po zakończeniu przez Wydział Mostów badań, wpisać w opracowania najbardziej aktualnej oceny stanu technicznego i propozycje remontów oparte na tych badaniach. Dlatego w części pierwszej „zeszytów” obiekty mostowe na każdej drodze zostały jedynie wymienione z nazwy oraz podana została ich lokalizacja. Zobowiązuję się do uzupełnienia opracowanych materiałów z zakresu rozwoju sieci drogowej o tematyce mostowej.

(dowód: akta kontroli str. 82-83)

2) Opracowany przez ZZDW projekt „Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich na lata 2014-2020” zawierał wykaz 57 zadań drogowych oraz zestawienie kosztów ich realizacji na ogólną kwotę 1.520 mln zł. Powyższy projekt planu nie został przekazany Marszałkowi Województwa Zachodniopomorskiego.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora ZZDW ds. utrzymania wynika, że projekt ma charakter dokumentu wewnętrznego zatwierdzonego przez Dyrektora ZZDW.

(dowód: akta kontroli str. 53-57)

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli, mimo stwierdzonej nieprawidłowości, pozytywnie ocenia działalność ZZDW w zbadanym obszarze.

¹⁴ Dz. U. z 2003 Nr 80, poz. 721.

Opis stanu
faktycznego

2. Realizacja przez ZZDW obowiązków w zakresie prowadzenia wymaganej przepisami ewidencji obiektów inżynierskich oraz sprawozdawczości w tym zakresie.

2.1. Ewidencja obiektów mostowych i przepustów zlokalizowanych na drogach wojewódzkich, prowadzona była przez ZZDW w formie elektronicznej w programie pn. „System Gospodarki Mostami” (SGM 2009 wersja 1.0). Program umożliwiał generowanie danych ewidencyjnych w układzie „Książki obiektu”, „Karty obiektu mostowego” oraz „Wykazu obiektów mostowych i przepustów”, które stanowiły elementy dokumentów ewidencyjnych, wymaganych § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16.02.2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadawanych drogom, obiektom mostowym i tunelom¹⁵.

Program SGM został przekazany ZZDW przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na zasadzie użyczenia i do 2011 r. obsługę elektroniczną tego programu prowadziło Przedsiębiorstwo P.M¹⁶.

W końcu 2014 r. ZZDW zakupił nowe oprogramowanie dla ewidencji dróg i mostów, które jest na etapie testowania oraz przenoszenia całej bazy SGM dotyczącej obiektów mostowych do nowego systemu.

(dowód: akta kontroli str. 125)

W ewidencji prowadzonej w formie elektronicznej, brak było mapy techniczno-eksploatacyjnej, jako mapy wektorowej, będącej jednym z elementów ewidencji, określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

Z wykazu drogowych obiektów inżynierskich, prowadzonych w Wydziale Mostów ZZDW wynikało, że latach w 2011-2015 (I kwartał) wybudowanych zostało 8 nowych obiektów mostowych oraz zmienione zostały parametry eksploatacyjne dla 18 obiektów mostowych i 23 przepustów. Drogowe obiekty inżynierskie nie zostały naniesione na mapę techniczno-eksploatacyjną, prowadzoną w wersji papierowej.

(dowód: akta kontroli str. 110-112,130)

W wyjaśnieniu Waldemar Wejnerowski, zastępca Dyrektora ds. Utrzymania, który był odpowiedzialny był pion drogowo-mostowy podał, że (-) ZZDW posiada mapę techniczno-eksploatacyjną, wykonaną w wersji papierowej w 2009 r., która nie była aktualizowana.

(dowód: akta kontroli str. 131-132)

Prowadzenie ewidencji obiektów mostowych w systemie SGM powierzone zostało w zakresie czynności Wiesławowi Kot, głównemu specjalście ds. mostów, zatrudnionemu w Wydziale Mostów.

(dowód: akta kontroli str. 133-134)

Z wykazu obiektów mostowych oraz przepustów wynikało, że wg stanu na 31.12.2014 r. ZZDW zarządzał ogółem 211 obiektami mostowymi, w tym 40 wiaduktami oraz 1.337 przepustami, z tego 106 przepustami o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm i 1.231 przepustami stanowiącymi elementy konstrukcji drogi, w których zostały wbudowane. Na 53 drogach wojewódzkich o długości 2.089 km zarządzanych przez ZZDW nie było drogowych obiektów inżynierskich typu tunel, przejście podziemne lub promowe.

(dowód: akta kontroli str. 135-143)

¹⁵ Dz. U. Nr 67 poz.582, zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie numeracji i ewidencji.

¹⁶ Przedsiębiorstwo zaprzestało serwisowania i obsługi tego systemu.

Kontrola dokumentacji losowo wybranych 15 obiektów mostowych wykazała, że:

- dla każdego obiektu mostowego założona została książka obiektu mostowego, zgodnie z § 13 *rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji*, która zawierała, wszystkie elementy określone w załączniku nr 4 do *rozporządzenia*. Dla 6 obiektów książki założone zostały w 2002 r., dla 8 obiektów w 2003 r. i dla 1 obiektu w 2006 r.;
- do części II i III książki obiektu mostowego wprowadzone zostały dane, dotyczące parametrów identyfikujących i technicznych obiektu oraz wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu, tj. kontroli podstawowych przeprowadzanych corocznie oraz kontroli rozszerzonych przeprowadzanych co 5 lat. Z wpisów zawartych w części III książki (pozycja 8) dotyczących aktualnej oceny stanu technicznego całego obiektu w sześciostopniowej skali od „0” do „5”¹⁷ wynikało, że stan 7 obiektów mostowych oceniony został na „2,0”, stan 5 obiektów oceniony został od „2,68” do „3,0”, 2 obiektów na „4,5” i „4,79” oraz 1 obiektu na „3,67”;
- brak było wpisów w części IV i VII książek obiektów mostowych, dotyczącej wykazu opracowań technicznych (ekspertyz, raportów z przeglądów szczegółowych, badań technicznych) oraz zmian parametrów technicznych obiektu. Z 15 obiektów mostowych objętych kontrolą, 10 wybudowanych zostało w latach 1939-1948.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

Wyjaśniając przyczyny braku wpisów w części IV i VII książek obiektów mostowych objętych kontrolą, główny specjalista ds. mostów Wiesław Kot podał, że (-) *brak wpisów w części IV, ponieważ dla tych obiektów pomimo oceny 2,0 nie wykonano żadnych opracowań i ekspertyz, jednak te obiekty są pod stałym nadzorem służb drogowych. Obiekty wybudowane w latach 1938-1948 były remontowane w ramach bieżącego utrzymania w wyniku czego nie uległy zmianie parametry tych obiektów.*

(dowód: akta kontroli str. 144-145)

Dla wszystkich 16 obiektów mostowych, które zgodnie § 14 ust. 1 *rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji*, posiadały całkowitą długość równą 50 m lub większą, lub gdy rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł była większa niż 20 m, założone były karty obiektu mostowego. Karty obiektów zawierały elementy określone w załączniku nr 5 do ww. *rozporządzenia*, tj.

- przekrój podłużny i poprzeczny obiektu,
- plan sytuacyjny w skali 1:25.000,
- charakterystykę obiektu i charakterystykę przeszkody.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

W ZZDW prowadzona była ewidencja dla przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, wg wzoru nr 4 określonego w załączniku nr 6 do *rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji*. Kontrola losowo wybranych 5 przepustów wykazała, że w ewidencji wskazane zostały dane techniczne przepustu, numer i kilometrąż drogi w ciągu której został wbudowany oraz rok budowy.

(dowód: akta kontroli str. 146-154)

Ewidencja obiektów mostowych i przepustów prowadzona był na bieżąco, a aktualizacja danych prowadzona w ustawowym terminie.

(dowód: akta kontroli str. 207-208)

¹⁷ Skala ocen: „0” stan awaryjny – uległ zniszczeniu lub przestał istnieć, „1” stan przedawaryjny – wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową, „2” niedostateczny – wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy, „3” niepokojący – wskazuje uszkodzenia, których nienaprawianie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji, „4” zadawalający – wskazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny, „5” odpowiedni – bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu.

2.2. Z regulaminu organizacyjnego¹⁸, wprowadzonego zarządzeniem nr 102/2010 Dyrektora ZZDW z dnia 24 listopada 2010 r. wynikało, że uzgadnianie przejazdów pojazdami ponadnormatywnymi po drogach wojewódzkich, należało do zakresu działań realizowanych przez Wydział Dróg.

(dowód: akta kontroli str. 24-26)

W okresie objętym kontrolą, do Wydziału Dróg nie wpływały zawiadomienia od podmiotów posiadających zezwolenia w kategorii V i VI o zamiarze dokonania przejazdu pojazdów ponadnormatywnych przez drogi wojewódzkie oraz przez obiekty mostowe lub wiadukty znajdujące się w ciągu tych dróg, o których mowa w art. 64 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹⁹.

(dowód: akta kontroli str. 155)

Naczelnik Wydziału Dróg Kazimierz Grygorcewicz wyjaśnił, że *uzgadniane są przez ZZDW trasy przejazdów pojazdów ponadnormatywnych dla wniosków, które kierowane są do GDDKiA – Oddział Szczecin (średniorocznie wydawanych jest około 200 uzgodnień) oraz wniosków przesyłanych przez Wojskową Komendę Transportu w Szczecinie (średniorocznie wydawanych jest około 100 uzgodnień). Poinformował, że przy drogach wojewódzkich na obszarze działania ZZDW zostały wybudowane 3 miejsca przystosowane do ważenia pojazdów ponadnormatywnych. Całość dokumentacji powykonawczej oraz pomiarów geodezyjnych tych miejsc została przekazana do Inspekcji Transportu Drogowego – Oddział w Szczecinie, która wykorzystuje te miejsca do prowadzenia kontroli. W trakcie realizowane są kolejne 2 miejsca, które będą przystosowane do ważenia pojazdów ponadnormatywnych.*

(dowód: akta kontroli str. 156)

Kontrola losowo wybranych 10 spraw, które wypłynęły do ZZDW od GDDKiA–Oddział w Szczecinie (5 spraw) oraz Wojskowej Komendy Transportu w Szczecinie (5 sprawa) o uzgodnienie trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego wykazała, że na faks z 3.11.2014 r, skierowany przez GDDKiA o uzgodnienie trasy na przejazd pojazdów nienormatywnych w dniach 4.11-19.12.2014 r., ZZDW nie wyraził zgody. W uzasadnieniu podał, że droga wojewódzka nr 205 Sławno - Darłowo jest po przebudowie, a jej parametry - szczególnie nacisk położony na spowolnienie ruchu zawężającego tor jazdy, nie jest w stanie bez ingerencji w istniejące oznakowanie i elementy brd poprowadzić przedmiotowy nienormatywny pojazd o szerokości 5,50 m.

(dowód: akta kontroli str. 157-158)

W pozostałych 9 sprawach uzgadniających trasę przejazdu, ZZDW wydał pozytywne opinie. Warunki uzgadniające przejazd zostały wydane w terminie ustalonym w art. 64 c pkt.11 ustawy p.o.r.d.

(dowód: akta kontroli str. 159-185)

W badanym okresie ZZDW nie nakładał kar wskazanych w art. 140aa ust. 1 i 2 ustawy p.o.r.d, zezwalających na nałożenie kary pieniężnej w formie decyzji administracyjnej za przejazd po drogach wojewódzkich pojazdów nienormatywnych bez zezwoleń lub niezgodnie z warunkami określonymi dla tego zezwolenia²⁰.

(dowód: akta kontroli str. 156)

Z informacji uzyskanej od Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego na temat liczby przeprowadzonych kontroli oraz ujawnionych przypadków wykonywania przewozów nienormatywnych niezgodnie z obowiązującymi przepisami wynikało, że w 2014 r. Inspektorzy Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego w Szczecinie przeprowadzili 101 kontroli ruchu drogowego na drogach

¹⁸ Zwanego dalej Regulaminem organizacyjnym.

¹⁹ Dz. U. z 2012, poz.1137 ze zm. - zwanej dalej p.o.r.d.

²⁰ Nie występowały takie przypadki.

będących w zarządzie ZZDW. Podczas kontroli nie ujawniono przypadków wykorzystywania niezgodnie z obowiązującymi przepisami przejazdu pojazdów nienormatywnych przez obiekty mostowe. Wydano 6 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia na kwotę 12.500 zł.

(dowód: akta kontroli str. 186)

2.3. Każdy z obiektów mostowych, ujętych w wykazie prowadzonym w ZZDW, posiadał 8 cyfrowy numer inwentarzowy (JNI) - zgodnie z wymogami § 6 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji.

(dowód: akta kontroli str. 135-143)

W latach 2010-2015 (I kw.) ZZDW złożył do GDDKiA ogółem 39 wniosków o nadanie, usunięcie lub przeniesienie JNI dla drogowych obiektów inżynierskich, znajdujących się na drogach wojewódzkich. Wnioski składane były w formie papierowej na wzorze druku opracowanym przez GDDKiA. Wszystkie wnioski zostały rozpatrzone pozytywnie.

(dowód: akta kontroli str. 187-188)

Zgodnie z § 7 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, wszystkim przepustom ujętym w ewidencji nadane zostały numery ewidencyjne. Numer ewidencyjny, zgodnie z przyjętymi w rozporządzeniu wymogami, składał się z jednoliterowego wyróżnika województwa, numeru drogi poprzedzonej zerami do uzyskania formatu sześciocyfrowego oraz numeru przepustu poprzedzonego zerami do uzyskania formy w zapisie pięciocyfrowym (Z00010200004).

(dowód: akta kontroli str. 146-148)

2.4. Realizując postanowienia określone w art. 20 pkt 9a u.o.d.p, ZZDW corocznie przekazywał GDDKiA informacje o sieci dróg wojewódzkich i obiektów mostowych. Informacja sporządzana była na wzorach formularzy, określonych w załączniku do 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 promach²¹.

Dane przekazywane w informacjach, były zgodne z zapisami zawartymi w dokumentacji ewidencyjnej drogowych obiektów mostowych.

(dowód: akta kontroli str. 189-206)

Informacje przekazywane były GDDKiA zgodnie z terminem przyjętym w § 2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg, tj. do końca pierwszego kwartału wg stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

Sprawozdanie za 2010 r. przekazano zostało 31.03.2011 r., za 2011 r. - 30.03.2012 r., za 2012 r. - 22.03.2013 r., za 2013 r. 14.03.2014 r. i za 2014 r. - 19.03.2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 211-227)

Zgodnie z zapisem zawartym w § 1 ust. 3 oraz § 3 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg, sporządzanie informacji o sieci dróg i obiektów mostowych odbywa się poprzez wypełnianie karty obiektu mostowego oraz przez sporządzanie i prowadzenie mapy techniczno-eksploatacyjnej dróg publicznych. W celu aktualizacji sporządzanych i prowadzonych przez zarządców dróg map techniczno-eksploatacyjnych zarządca dróg wojewódzkich corocznie udostępnia mapy GDDKiA w terminie do 20 kwietnia roku następnego.

ZZDW w latach 2010 - 2014 nie przekazywał GDDKiA map techniczno-eksploatacyjnych, o których mowa w § 3 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.

(dowód: akta kontroli str. 131-132)

²¹ Dz. U. Nr 67, poz.583, zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.

W 2014 r. w granicach administracyjnych miast znajdowało się 56 obiektów mostowych o długości 1.647,46 m, w tym 5 obiektów mostowych w ciągu dróg klasy GP (główne ruchu przyspieszonego) i 51 obiektów mostowych w ciągu dróg klasy G (główne). Poza granicami administracyjnymi miast znajdowało się 155 obiektów mostowych o długości 2.452,49 m, z tego 45 obiektów w klasie dróg GP, 93 obiekty w klasie dróg G oraz 17 obiektów w klasie dróg Z (zbiorcze). W stosunku do roku poprzedniego liczba obiektów mostowych ogółem nie uległa zmianie i była zgodna z liczbą obiektów wykazanych w ewidencji.

(dowód: akta kontroli str. 214-221)

Wśród 56 obiektów mostowych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miast, dla 15 obiektów o konstrukcji stalowej wyliczona została przez ZZDW²² średnia ważona stanu technicznego tych obiektów na „4,71”, dla 31 obiektów o konstrukcji z betonu zbrojonego na „3,9” dla 7 obiektów o konstrukcji z betonu sprężonego na „4,76” i 3 obiektów kamienno-ceglanych na „3,77”. Ogółem dla obiektów mostowych zlokalizowanych w granicach miast średnia ważona wyniosła „4,49”.

Poza granicami administracyjnymi miast wśród 155 obiektów mostowych, dla 12 obiektów o konstrukcji stalowej wyliczona została przez ZZDW średnia ważona stanu technicznego na „4,17”, dla 113 obiektów o konstrukcji z betonu zbrojonego na „3,27” dla 12 obiektów o konstrukcji z betonu sprężonego na „4,17” i 18 obiektów kamienno-ceglanych na „2,78”. Ogółem dla obiektów mostowych zlokalizowanych poza granicami miast średnia ważona wyniosła „3,5”.

(dowód: akta kontroli str. 214-221)

W 2013 r. dla obiektów mostowych zlokalizowanych w granicach miast średnia ważona wyniosła „4,48”, a dla obiektów zlokalizowanych poza granicami miast „3,27”.

(dowód: akta kontroli str. 222-223)

Z danych zawartych w formularzu o sieci dróg publicznych, w części C „dane rzeczowo finansowe o wykonanych robotach drogowo - mostowych w roku” i części D „szacunkowa wartość (w tys. zł) przyrostów i ubytków na sieci dróg publicznych w roku” wynikało, że w 2014 r. na budowę 91,23 m obiektów mostowych wydatkowano ogółem 19.422 tys. zł. Wybudowano 5 obiektów mostowych jednoprzęsłowych z betonu sprężonego w ciągu drogi nr 203 i drogi nr 168. Rozebrany został (ubytek) wiadukt łukowego ceglany o długości 16 m w ciągu drogi nr 103 o wartości 397,5 tys. zł.

Na przebudowę lub rozbudowę 36,5 m obiektów mostowych wydatkowano 1.197 tys. zł. Nie realizowano zadań remontowych obiektów mostowych²³.

(dowód: akta kontroli str. 218-221)

W 2013 r. ogółem na budowę 7,1 m obiektów mostowych wydatkowano 2.032 tys. zł. Wybudowany został most jednoprzęsłowy z betonu sprężonego w ciągu drogi nr 203. Nie realizowano zadań związanych z przebudową lub rozbudową obiektów mostowych. Na realizację zadań remontowych związanych z przebudową ogółem 5 obiektów mostowych (39,36 m) wydatkowano 2.462 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 224-227)

2.5. W strukturze organizacyjnej ZZDW funkcjonował Wydział Mostów oraz 7 Rejonów Dróg Wojewódzkich²⁴.

W § 20 regulaminu organizacyjnego wskazano, że do zakresu działań Wydziału należał całokształt spraw związanych z budową, utrzymaniem i ochroną obiektów inżynierskich na drogach wojewódzkich, w tym m.in.:

²² Na podstawie przeglądów stanu technicznego obiektów mostowych.

²³ Dotyczy zadań remontowych związanych z przebudową obiektów mostowych, w wyniku których zmienione zostały parametry tych obiektów (środki na zadania inwestycyjne).

²⁴ Zwanego dalej RDW.

- współpraca z Wydziałem Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej w opracowaniu planów rocznych i wieloletnich utrzymania obiektów inżynierskich,
- kontrola i analiza realizacji przydzielonego limitu finansowego w zakresie budowy i utrzymania obiektów inżynierskich,
- nadzór nad prowadzoną ewidencją obiektów mostowych oraz ksiąg obiektów mostowych w komputerowym systemie SGM,
- nadzór nad realizacją przeglądów obiektów inżynierskich wykonywanych przez RDW,
- wykonywanie przeglądów szczegółowych obiektów mostowych,
- analiza informacji o stanie obiektów mostowych wynikająca z przeglądów,
- nadzór nad zadaniami z zakresu przebudowy, remontów i utrzymania obiektów inżynierskich prowadzonych przez RDW,
- opiniowanie dokumentacji technicznej dotyczącej budowy, przebudowy i remontów obiektów inżynierskich,
- opiniowanie wniosków o umieszczenie urządzeń obcych w obrębie obiektu inżynierskich.

(dowód: akta kontroli str. 26-27)

W kontrolowanym okresie w Wydziale Mostów zatrudnione były 3 osoby, w tym 1 na 3/5 etatu. Pracownicy posiadali wyższe i średnie wykształcenie zawodowe oraz odpowiednie przeszkolenie (uprawnienia budowlano-mostowe) i wieloletnią praktykę zawodową. Średnio na pracownika zatrudnionego w Wydziale przypadało 70 obiektów mostowych oraz 445 przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 228)

Do zakresu działania RDW należało, m.in.: dokonywanie i kontrola przeglądów obiektów mostowych, zbieranie i gromadzenie informacji oraz prowadzenie wymaganej ewidencji dróg, obiektów mostowych i obiektów budowlanych znajdujących się na terenie ich działania. W każdym z 7 RDW zatrudniona była osoba posiadająca średnie wykształcenie zawodowe (1 osoba wykształcenie wyższe), której powierzone zostały zadania związane z obiektami mostowymi i przepustami. Na pracownika RDW przypadało 30 obiektów mostowych i 191 przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 228)

Zarządzeniem nr 113/2007 Dyrektora ZZDW z 13 września 2007 r. wprowadzone zostały „Instrukcje przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich” zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, tj.:

- Instrukcja przeprowadzania przeglądów bieżących drogowych obiektów inżynierskich ze wzorem protokołu przeglądów bieżących.
- Instrukcja przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich ze wzorem protokołów okresowych rocznych/ pięcioletnich obiektu mostowego oraz przepustu.

(dowód: akta kontroli str. 229-252)

W strukturze organizacyjnej ZZDW wyodrębnione zostały jednoosobowe samodzielne stanowiska ds. audytu wewnętrznego i ds. kontroli wewnętrznej. W latach 2010-2015 (I kwartał) w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych nie badano zagadnień dotyczących wykonywania zadań związanych z zarządzaniem obiektami inżynierskimi, ponieważ nie były ujęte w planie prowadzonych kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 253-255)

Urząd Marszałkowski, sprawujący m.in. nadzór nad zarządzaniem obiektów mostowych i przepustów w okresie objętym kontrolą, nie przeprowadzał kontroli dotyczących zagadnień objętych kontrolą.

(dowód: akta kontroli str. 256-258)

2.6. W zarządzie ZZDW znajdowało się 211 obiektów mostowych, w tym 101 obiektów zostało wybudowanych w okresie przed i międzywojennym.

W stanie awaryjnym był 1 obiekt mostowy w ciągu drogi 142, km 9+293 o numerze JN14240006, położony nad ciekim wodnym w m. Sowno, ocena stanu technicznego „0” oraz 2 obiekty mostowe w stanie przedawaryjnym, tj. obiekt znajdujący się w ciągu drogi 142, km15+988 o numerze JN14240013, położony nad drogą w m. Warchlinko, ocena stanu technicznego „1” i obiekt w ciągu drogi 122, km 4+786 o numerze JN14030006 położony nad ciekim wodnym w m. Ognica, ocena stanu technicznego „1,88”.

(dowód: akta kontroli str. 259-276)

Obiekt mostowy w m. Sowna był obiektem zamkniętym dla ruchu od 2010 r. z powodu braku przęsła. Prowadzone były na nim tylko prace porządkowe. Druga równoległa część mostu (JN14240005), wg stanu na 31.12.2014 r. oceniona na „2,75”, wymagała naprawy nawierzchni i wykonania prac porządkowych.

(dowód: akta kontroli str. 277-279)

Z przeprowadzonego w 2014 r. przeglądu podstawowego obiektu mostowego w m. Warchlinko (również przeglądu kontroli pięcioletniej z 2012 r.) wynikało, że stan przyczółków, filarów oraz konstrukcji oporowej oceniony na „1”, wymagał wykonania ekspertyzy. Przęsło uszkodzone w czasie działań wojennych, duże przecieki wody, korozja stali zbrojeniowej i ubytki betonu.

(dowód: akta kontroli str. 269-270)

Wykonany został projekt na przebudowę obiektu i w dniu 12.11.2013 r. wydane zostało pozwolenie na budowę.

(dowód: akta kontroli str. 278)

Z przeprowadzonego 11.08.2014 r. przeglądu rozszerzonego obiektu w m. Ognica wynikało, że był w złym stanie technicznym, uszkodzone posadowienia filarów i przyczółków. Obiekt nieutrzymywany przez RDW ze względu na zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej i budowę nowego obiektu. Aktualnie obiekt użytkowany jedynie przez użytkowników pól. Zgodnie z decyzją Dyrektora ZZDW wydaną 24.02.2015 r. przystąpiono do prac związanych z zamknięciem obiektu dla ruchu kołowego oraz opracowania stałej (nowej) organizacji ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 271-273)

Według stanu na dzień 31.12.2014 r., z 211 obiektów mostowych stan 48 (tj. 22,7%) oceniono jako niedostateczny, a 97 obiektów (tj. 45,9%) jako niepokojący.

(dowód: akta kontroli str. 135-143)

Według stanu na dzień 31.12.2014 r. podlegających ewidencji, jako obiekty inżynierskie było 106 przepustów, w tym 33 przepusty wybudowane zostały w okresie przed i międzywojennym. Rok budowy 27 przepustów nie był znany. Średni stan techniczny przepustów w skali od 0 do 5 wynosił „3,56”.

(dowód: akta kontroli str. 146-148)

W ZZDW prowadzona była ewidencja środków trwałych odrębnie dla dróg oraz obiektów mostowych. Według stanu na 31.12.2014 r. wartość początkowa obiektów mostowych wynosiła 65.396.416 zł, po umorzeniu 52.102.221 zł. Wartość początkowa dróg wynosiła 997.439.069 zł, po umorzeniu 806.736.977 zł. W księgach rachunkowych wg stanu na 31.12.2014 r. ujęta została wartość 23 obiektów mostowych i 26 przepustów, podczas gdy w ewidencji obiektów mostowych będących w zarządzie ZZDW wykazane został 211 mostów i wiaduktów oraz 106 przepustów.

(dowód: akta kontroli str. 280-282)

W latach 2011-2014 wybudowane zostało ogółem 9 mostów i wiaduktów. Wartość robót budowlanych na tych obiektach to ogółem 22.544,6 tys. zł, w tym na budowę 4 mostów w ciągu drogi nr 203 w 2014 r. wydatkowano 16.878,6 tys. zł. Przebudowane zostało w tym okresie 4 mosty na kwotę 2.004,5 tys. zł., w tym 1.312,5 tys. zł dotyczyło przebudowy 2 mostów w 2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 286)

Z wykazu obiektów mostowych wybudowanych i przebudowanych oraz remontowanych w ciągu dróg wojewódzkich w latach 2013 – 2014 oraz kartotek środków trwałych (obiektów mostowych i przepustów) wynikało, że według stanu na 31.12.2014 r. wybudowane i przebudowane obiekty mostowe nie zostały ujęte w ewidencji środków trwałych.

(dowód: akta kontroli str. 280-282, 286)

Główny Księgowy wyjaśnił, że (-) *nowo wybudowane mosty znajdują się w ewidencji dróg w ramach, których realizowano zadania inwestycyjne.*

(dowód: akta kontroli str. 284-285)

Obiekty mostowe i urządzenie drogownictwa - kładki, mosty, przepusty, wiadukty itp. zostały objęte ubezpieczeniem od ognia i innych zdarzeń losowych. Zakres ubezpieczenia obejmował szkody powstałe w wyniku następujących ryzyk: pożaru, uderzeń pioruna, eksplozji, silnego wiatru (huragan), deszczu o współczynniku co najmniej cztery, powodzi, podniesienia się wód gruntowych, uderzeń pojazdu oraz jednostek pływających, uderzeń drzew na ubezpieczone mienie. Koszty dodatkowe w zakresie ubezpieczenia obejmowały również akty dewastacji – wandalizmu. Suma ubezpieczenia i limity odpowiedzialności w okresie ubezpieczenia ustalone zostały dla obiektów inżynierskich i urządzeń drogowych na kwotę 26 mln zł. Ubezpieczeniem objęto całość obiektów, nie wprowadzono ograniczeń.

(dowód: akta kontroli str. 287-295)

Polisy ubezpieczeniowe zawarte zostały z firmą (...) na 2014 r. i 2015 r. Składka ubezpieczenia za obiekty mostowe i urządzenia drogowe wynosiła 15.600 zł.

(dowód: akta kontroli str. 296-303)

Z ogólnej liczby 211 obiektów mostowych, znajdujących się na zarządzanych przez ZZDW drogach wojewódzkich, 36 obiektów było nienormatywnych (17,1% ogółu). Ze względu na nośność takich obiektów było 30, w tym 3 obiekty były nienormatywne ze względu na nośność i szerokość jezdni oraz 6 obiektów - ze względu na szerokość jezdni.

(dowód: akta kontroli str. 304)

Z 30 obiektów nienormatywnych, informacje o ograniczeniu w terenie ze względu na nośność miały 2 obiekty mostowe w m. Ognica (7 ton) i m. Wielin (15 ton). Pozostałe 28 obiektów mostowych (20 obiektów nośność 15 ton i 8 obiektów nośność 20 ton) nie posiadało informacji o ograniczeniu.

(dowód: akta kontroli str. 305)

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że *nośność dla obiektów wybudowanych przed wojną, dla których nie było dokumentacji z okresu ich budowy, ustalona została komisyjnie szacunkowo ich wartość w latach 1986-87. Ustalona nośność szacunkowa tak samo, jak normowa nie odzwierciedla nośności użytkowej obiektów mostowych na masę całkowitą pojazdów dopuszczonych po drogach (Dz. U. 2015 poz.305 j.t.). Takie działanie było niezbędne, gdyż po obiektach zaprojektowanych wg norm wcześniej stosowanych nie mogłyby poruszać się pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 30 ton (nawet 20 ton wg normy z 1952 r.) i tym samym należało by ograniczyć nośność co najmniej 90% istniejących obiektów mostowych . W związku z faktem, że nigdy nie była ustalona nośność użytkowa i nie przewidywał*

jej żaden normatyw przyjęto, że obiekty, które mają określoną nośność mniejszą niż 300 kN do momentu nie wykazującego przeciążenia, tj. rys, pęknięć, osiadania, ugięć, nie będą oznakowane znakami zakazu (ograniczeń nośności).

(dowód: akta kontroli str. 306)

Wszystkie 9 obiektów nienormatywnych ze względu na szerokość, zostało wyposażonych w znaki informacyjne o ograniczeniu. (dowód: akta kontroli str. 305)

W zarządzie ZZDW nie było obiektów nienormatywnych z ograniczeniem dotyczącym wysokości oraz nie spełniających norm w zakresie żeglowności kanałów i rzek.

(dowód: akta kontroli str. 306)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności ZZDW w opisanym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Prowadzona w formie elektronicznej ewidencja obiektów mostowych i przepustów nie zawierała mapy techniczno-eksploatacyjnej, jako mapy wektorowej, przez co nie został spełniony wymóg § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, dotyczący dokumentów ewidencyjnych jakie powinna zawierać ewidencja. Mapa techniczno-eksploatacyjna, jako dokument wymagany przepisem § 12 ust. 2 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, była nieaktualna.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

2. ZZDW nie przekazywał map techniczno-eksploatacyjnych do GDDKiA, pomimo wymagań nałożonych na zarządcę w § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

Zastępca Dyrektora ds. utrzymania wyjaśnił, że cyt.: „W 2014 r. zdecydowano, że w 2015 r. zostanie wykonana nowa mapa techniczno-eksploatacyjna sieci dróg wojewódzkich, po uruchomieniu nowego komputerowego systemu ewidencji drogowej (mapy cyfrowe- bardziej czytelne) i udostępniane do Oddziału GDDKiA w Szczecinie.”

(dowód: akta kontroli str. 132)

3. Prowadzona w ZZDW ewidencja środków trwałych nie odzwierciedlała stanu rzeczywistego, ponieważ w księgach rachunkowych według stanu na 31.12.2014 r. ujęta została wartość 23 obiektów mostowych z 211 wykazanych w ewidencji oraz wartość 26 przepustów z 106 wykazanych w ewidencji. Naruszało to przepisy art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości²⁵.

(dowód: akta kontroli str. 280-282)

Główny księgowy Grzegorz Zabłocki wyjaśnił, że cyt.: *Przed reformą administracyjną z 1999 r. zarządzająca drogami publicznymi Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych nie prowadziła ewidencji ilościowo – wartościowej dróg, gdyż nie istniały wówczas przepisy regulujące to zagadnienie. W związku z powyższym w decyzjach administracyjnych stanowiących podstawę do przekazania dróg, mostów i urzędzeń inżynierskich nie określono wartości początkowej. Strona przekazująca, przekazała drogi i mosty na podstawie sporządzonych wykazów. Zagadnienia wyceny dróg i mostów miało zostać uregulowane w porozumieniu z Ministrem Transportu. Takiego rozporządzenia dotychczas nie wydano. Brak określonej wartości początkowej jest powodem, dla którego obiekty nie są ujęte w księgach rachunkowych. W ewidencji ujęte są drogi i obiekty na realizację których zostały poniesione nakłady przez ZZDW.*

(dowód: akta kontroli str. 283-285)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność ZZDW w zbadanym obszarze.

²⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 330 ze zm.

3. Działania prewencyjne w zakresie przeprowadzanie okresowych kontroli obiektów mostowych i przepustów.

3.1. Realizując zapis art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo budowlane oraz art. 20 pkt 10 u.o.d.p., ZZDW w latach 2010 - 2014 przeprowadzało kontrole okresowe mostów i przepustów, polegające na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budowli narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne oraz kontrole okresowe raz na 5 lat, polegające na sprawdzeniu stanu technicznego oraz przydatności obiektu do użytkowania budowlanego.

(dowód: akta kontroli str. 126-129)

Kontrole obiektów mostowych i przepustów prowadzone były w oparciu o zatwierdzone przez dyrektora ZZDW harmonogramy. Okresem rozliczeniowym wykonania kontroli był kwartał.

(dowód: akta kontroli str. 307-312)

Przeglądy podstawowe obiektów inżynierskich prowadzone były przez osoby zatrudnione w RDW, które posiadały uprawnienia budowlane w specjalności mostowej, określone w art. 12 ust. 2 oraz ust. 7 Prawa budowlanego. Przeglądy rozszerzone przeprowadzane były przez osobę zatrudnioną w Wydziale Mostów, która posiadała wyższe wykształcenie w zakresie dróg i mostów oraz zgodnie z art. 12 ust. 7 Prawa budowlanego, aktualne zaświadczenie wydane przez Polską Izbę Inżynierów Budownictwa.

(dowód: akta kontroli str. 313-318)

3.2. Protokoły z przeprowadzanych kontroli, wprowadzane były do systemu informatycznego SGM (moduły kart przeglądów podstawowych i rozszerzonych). Kontrola losowo wybranych 20 obiektów mostowych, zbudowanych z różnych materiałów konstrukcyjnych wykazała, że wszystkie obiekty mostowe objęte zostały kontrolami rocznymi i okresowymi.

W wyniku prowadzonych w 2013 r. i 2014 r. przeglądów rocznych, stan techniczny 2 obiektów (dźwigary ceglane) JNI 14240011 i 14030010 oraz obiektu (dźwigary kamienne) JNI 14120008, oceniony został kolejno na „2,69” i „2,73” oraz „3,00”. Wskazane w protokołach z poprzednich kontroli usterki, dotyczące wykonania prac porządkowych, zostały wykonane. Zalecenia zawarte w protokole z bieżącej kontroli (2014 r.) dotyczyły użytkowania obiektów na dotychczasowych zasadach, a obiekt 14030010 wskazano do przebudowy lub remontu w najbliższych latach.

(dowód: akta kontroli str. 319-336)

Okresowe kontrole pięcioletnie²⁶, przeprowadzone w 2012 r. i 2013 r. obiektów ceglanych, oceniły ich stan techniczny na „2,69”, i „2,73”, a obiektu kamiennego na „3,00” Przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5”. W protokołach znajdował się zapis wskazujący, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 319-331)

W wyniku prowadzonych w 2013 r. i 2014 r. przeglądów rocznych, stan techniczny 7 obiektów (dźwigary beton zbrojony) JNI 14270068, 06030015, 06180026, 06180027, 14180021, 01006712, 14030008 oceniony został na „2” i nie ulegał zmianie w okresie kontrolowanym. Wskazane w protokołach z poprzednich kontroli usterki dotyczące wykonania prac porządkowych zostały wykonane. Zalecenia zawarte w protokołach z bieżącej kontroli (2014 r.) dotyczyły użytkowania obiektów na dotychczasowych zasadach, a obiekt 14030008 wskazano do ujęcia w planie remontów na najbliższe lata.

(dowód: akta kontroli str. 337-364)

²⁶ Zwane dalej przeglądem rozszerzonym.

Przeglądy rozszerzone przeprowadzone w 2010 r. i 2011 r. obiektów JNI 14180021, 01006712, 06180026, 06180027 i 14030008 oceniły stan techniczny tych obiektów na „2,00”. Przeglądy rozszerzone przeprowadzone w 2014 r. obiektu JNI 14270068 i 06030015 oceniły stan techniczny tych obiektów na „2”. Wskazano potrzebę wykonania ekspertyzy elementów, tj. belki podporęczowe, izolacja i konstrukcja pomostu, konstrukcji dźwigarów głównych, przyczółków i przestrzeni podmostowej (obiekt 14270068) oraz stwierdzono potrzebę wymiany nawierzchni i uzupełnienia ubytków betonu w konstrukcji nośnej (obiekt 06030015). Obiekty wskazane zostały do przebudowy lub remontu. Przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5”. W protokołach znajdowały się zapisy wskazujące, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 365-378)

W wyniku przeprowadzonych w 2014 r. i 2015 r. przeglądów rocznych stan techniczny 5 obiektów (dźwigary beton zbrojony) JNI 14210020, 14180010, 14270070, 01028954 i 14090006, oceniony został od „2,54” do „2,85” i nie ulegał zmianie w okresie kontrolowanym. Wskazane w protokołach z poprzednich kontroli usterki dotyczące wykonania prac porządkowych lub remontów częściowych zostały wykonane. Zalecenia zawarte w protokołach z bieżącej kontroli (2014 r.) dotyczyły wykonania remontu częściowego oraz wymiany bariery (obiekt 14270070), wykonania remontu nawierzchni (obiekt 14180010), wykonania nowych balustrad na kładce (obiekt 01028954) oraz ujęcia do remontu w najbliższych latach obiektu 14210020. W protokołach znajdowały się zapisy wskazujące, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 379-398)

Przeгляд rozszerzony przeprowadzony w 2012 r. obiektu JNI 01028954 i 14090006 oceniły stan techniczny tych obiektów na „2,64” i „2,43”. W zaleceniach wskazano na potrzebę wykonania w ramach bieżących napraw, remont nawierzchni w celu eliminacji uskoku oraz prawidłowe zamocowanie słupków balustrady do płyty pomostu (01028954). Obiekt 14090006 z powodu złego stanu technicznego zamknięty dla ruchu kołowego. Wskazano potrzebę remontu lub rozbiórki obiektu.

Przeгляд rozszerzony przeprowadzony w 2014 r. pozostałych 3 obiektów, stan techniczny obiektu 14210020 oceniły na „2,69”. Wskazano na potrzebę remontu obiektu i wykonania niezbędnego wyrównania nawierzchni wraz z wymianą izolacji i wzmocnienia płyty pomostowe, stan obiektu 14270070 na „2,54” i wskazano na potrzebę wykonania nowej nawierzchni na mości i na dojazdach wraz z wymianą izolacji i remontem poboczy. Stan obiektu 14180010 oceniony został na „2,54”. Wskazano potrzebę wykonania ekspertyzy elementów, tj. nasypów i skarpy, nawierzchni jezdni i chodników, urządzeń odwadniających, izolacji pomostu. Przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5”. W protokołach znajdowały się zapisy wskazujące, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 399-408)

W wyniku przeprowadzonych w 2013 r. i 2014 r. przeglądów rocznych stan techniczny 2 obiektów (dźwigary beton zbrojony) JNI 14270079 i 14090030, oceniony został na „3,00” oraz obiektu JNI 14180023 na „3,62”. Wskazane w protokołach z poprzednich kontroli usterki dotyczące wykonania prac porządkowych zostały wykonane. W zaleceniu zawartym w protokole z bieżącej kontroli (2014 r.) dla obiektu 14090030 i 14180023 wskazano na potrzebę ich przebudowy. Przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5”.

(dowód: akta kontroli str. 409-420)

Przeglądy rozszerzone, przeprowadzone w latach 2010-2011, wskazywały na potrzebę remontu obiektu 14090030 i 14180023. W protokołach znajdowały się zapisy wskazujące, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 421-424)

Stan techniczny 2 obiektów (dźwigary beton zbrojony) JN114240007 i 01026984 w wyniku przeglądów rocznych i rozszerzonych oceniony został na „4,65” i „4,78”. Przydatność obiektów do użytkowania we wszystkich parametrach oceniona została na „5”. W protokołach znajdowały się zapisy wskazujące, że zostały usunięte usterki z poprzedniego przeglądu.

(dowód: akta kontroli str. 425-434)

Kontrola dokumentacji z przeglądów wybranych losowo 5 przepustów wykazała, że zostały objęte przeglądami rocznymi i rozszerzonym. Stan techniczny 3 przepustów w wyniku przeprowadzonych przeglądów oceniono na „5,00”, a 2 przepustów na „4,78” i „4,00”. Przydatność obiektów do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5”.

(dowód: akta kontroli str. 435-444)

W wyniku przeprowadzonych ogółem 20 przeglądów, dla 11 obiektów mostowych, wskazano na potrzebę ich przebudowy lub remontu, a dla 2 obiektów na potrzebę wykonania ekspertyz.

(dowód: akta kontroli str. 319-444)

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że *dla 4 obiektów zlecono opracowanie dokumentacji, na 2 obiektach wykonano remont, 1 obiekt jest zamknięty dla ruchu, tj. od momentu wybudowania nowego obiektu równoległe do istniejącego, 4 obiekty zaplanowane zostały do remontów w latach późniejszych 2016-2020. Dla obiektu nr 14270068 odstąpiono od wykonania ekspertyzy, gdyż opracowana jest dokumentacja na jego przebudowę, a obiekt 14270070 z dniem 1.01.2015 r. przekazany został do Starostwa Powiatowego w Goleniowie z uwagi na zmianę przebiegu drogi nr 111.*

(dowód: akta kontroli str. 445-447)

3.3. Z protokołów przeglądów rocznych przeprowadzonych w 2013 r. wynikało, że 51 obiektów mostowych, będących w zarządzie ZZDW otrzymało oceny < „3” – stan niedostateczny, co wskazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy. Z 51 obiektów mostowych, 41 zostało wybudowanych przed 1945 r. i od tej pory nie były remontowane (przebudowa lub remont kapitalny). W protokołach z ich przeglądów podawano, że należy je utrzymywać w dotychczasowym stanie.

(dowód: akta kontroli str. 448-485)

W 2014 r. w ramach bieżącego utrzymania obiektów mostowych (prace remontowe nie zmieniające parametrów obiektu), prowadzone były remonty na 7 obiektach mostowych, w tym 3 obiekty w m. Górawino (droga nr 168), których stan techniczny w przeglądach oceniono na „2” oraz w m. Kamień Pomorski (droga nr 107) oceniono na „2,86”. Pozostałe 3 obiekty mostowe, tj. w m. Truskolas (droga nr 108) oceniono na 4,62” oraz 2 obiektów w Tychówku (droga nr 163) oceniony na „4”.

W 2013 r. prace remontowe przeprowadzone zostały na 2 obiektach w m. Młyńsko (droga 168) i w m. Barwice (droga 172), których stan techniczny w przeglądach oceniono na „4”.

(dowód: akta kontroli str. 110-112,135-143)

Naczelnik Wydziału Mostów wyjaśnił, że (-) *„w planach remontów na lata 2010-2015 nie zostały ujęte obiekty wybudowane przed 1945 r., które posiadały ocenę < „3”z uwagi na brak środków. Obecnie w 2015 r. nie przyznano żadnych środków*

na przebudowę lub remont kapitalny, pomimo że w tych obiektach znajduje się też Most Żelimucha na dr 166 o ocenie „2” planowany do przebudowy w 2015 r. Z uwagi na przyznawani bardzo małych środków w stosunku do potrzeb wykonywane są remonty i przebudowy najbardziej zagrożonych obiektów, a pozostałe do czasu nie stwierdzenia zagrożenia dla ruchu, utrzymywane są na dotychczasowym poziomie. Przy przyznawanych środkach nie ma możliwości wykonania remontu tylko obiektów ocenionych na „2”. Obiekty o takich ocenach w zasadzie wymagają co najmniej kapitalnego remontu lub przebudowy, w tym wypadku corocznie przydzielane środki w danym roku na bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich nie wystarczyły by na remont kapitalny jednego obiektu. W związku z powyższym prowadzone są roboty remontowe na obiektach, w których zostały uszkodzone elementy mające duże znaczenie dla trwałości obiektów, bezpieczeństwa, a tym samym powstrzymania dalszych uszkodzeń. W obiektach z oceną „4” nastąpiło rozmycie murów oporowych, stożków, uszkodzenie dylatacji, zniszczenie barier. W tym wypadku bez względu na dobrą ocenę wykonane były roboty remontowe.

(dowód: akta kontroli str. 208-210)

W 2014 r. na utrzymanie obiektów inżynierskich ZZDW otrzymał 1.000 tys. zł, a w 2015 r. na ten cel zaplanowano 450 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 119)

Zestawienie danych rzeczowo - finansowych o wykonaniu robót mostowych w 2014

Lp.	Zakresy rzeczowe			Wydatki finansowe w tys. zł
	Wyszczególnienie	Jednostka	Ilość	
1.	Budowa obiektów mostowych	m/m ² 91,23/1305,04	5	19.422
2.	Przebudowa lub rozbudowa obiektów mostowych	m/m ² 36,5/392,01	1	1.197
3.	Remont obiektów mostowych	m/m ²	0	0
4.	Pozostałe wydatki na obiekty mostowe w tym: przepusty		50	1.000
			22	248

(dowód: akta kontroli str. 486)

W informacji Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego podał m.in., że „(-) na realizację zadań z zakresu przebudowy, rozbudowy, utrzymania i rozwoju sieci dróg wojewódzkich w 2014 r. samorząd województwa ustalił dla ZZDW w Koszalinie plan finansowy w wysokości 177.358.748 zł, a w 2015 r. w wysokości 112.498.594 zł. Zgodnie z przyjętą Uchwałą Sejmiku Województwa Nr V/83/15 z 28 kwietnia 2015 r. w wieloletniej prognozie finansowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2015-2038 nakłady dla zadań bieżących realizowanych przez ZZDW w 2015 r. i latach następnych, przeznaczone na realizację zadania „Obsługa i utrzymanie mostów zwodzonych i mosty granicznego”, ustalone zostały rokrocznie na poziomie 1.091.143 zł, tj. 10% wyższym niż w 2014 r. Należy podkreślić, że w okresie od 2007-2014 r. Województwo Zachodniopomorskie na realizację zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich realizowanych w ramach RPOWZ wydatkowało środki na poziomie 597.230.848 zł, w ramach których realizowane były zadania z zakresu obiektów mostowych i przepustów. Ponadto w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020 Województwo na zadania inwestycyjne, w ramach których również realizowana będzie przebudowa, remonty i budowa obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich przeznaczyło środki w wysokości 138.256.999 euro. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego będący właścicielem dróg wojewódzkich mając na uwadze bezpieczeństwo w ruchu drogowym rokrocznie zabezpiecza nakłady zarówno na realizację zadań bieżących jak i inwestycyjnych w miarę możliwości finansowych województwa.

(dowód: akta kontroli. 548-553)

NIK zwraca uwagę na to, iż przekazywane przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego środki finansowe były niewystarczające remontowych obiektów mostowych. W 2014 r. ZZDW nie otrzymał od Marszałka Województwa środków na remonty obiektów mostowych mimo, że przeprowadzone przez pracowników ZZDW przeglądy okresowe 48 z 211 obiektów mostowych, tj. 22,7% wykazały niedostateczny ich stan ze względu na uszkodzenia, obniżające przydatność użytkową, ale możliwość ich naprawy.

(dowód: akta kontroli. 448-485, 486)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność ZZDW w zbadanym obszarze.

4. Prace związane z utrzymaniem w należytym stanie technicznym obiektów mostowych, przepustów oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszącym tym obiektom.

Opis stanu
faktycznego

4.1. Przeprowadzone w dniach 11-13.05.2015 r., przy udziale specjalisty w dziedzinie konstrukcji budowlanej w zakresie mostów oraz przedstawiciela ZZDW, oględziny wybranych losowo 10 obiektów mostowych oraz 2 przepustów wykazały:

1. obiekt JNI 06030016 o długości 4,40 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: pęknięcia nawierzchni na końcu obiektu, nienormatywną skorodowaną balustradę. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Pęknięcia betonu pomostu i przyczółka oraz korozję pasa dolnego dźwigaru. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „2”.

2. obiekt JNI 06030015 o długości 41,70 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję i ubytki betonu, wykwyty i przecieki wody na płycie pomostu przyczółku i dźwigarze. Ubytki i zarysowania betonu przyczółka. Skorodowane łożysko. Nienormatywną skorodowaną balustradę oraz uszkodzone schody i zaniżone pobocze. Duży ubytek betonu i korozja stali zbrojeniowej skrajnych dźwigarów może być przyczyną katastrofy budowlanej. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „2”.

3. obiekt JNI 14180014 o długości 6,20 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Ubytki, deformację, zarysowania konstrukcji pomostu. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na gzymsie, dźwigarach i przyczółku. Odspojenie skrzydeł, osiadanie stożka. Wegetację roślin, ubytki i osiadanie nasypu. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

4. obiekt JNI 14240020 o długości 8,40 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Ubytki i wegetację roślin oraz zanieczyszczenia w obrębie nasypów, dojazdów i skrzydeł oraz nawierzchni jezdni. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na dźwigarach, przyczółku i skrzydełka. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

5. obiekt JNI 01006712 o długości 14,60 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Deformację, pęknięcia i ubytki w obrębie skrzydeł i nawierzchni jezdni. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na gzymsie i dźwigarze. Korozję rury stalowej (urządzenie obce). Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona na „5”.

6. obiekt JN1 06180027 o długości 9,00 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Ubytki i wegetacje roślin oraz zanieczyszczenia w obrębie nasypów, dojazdów i skrzydeł oraz nawierzchni jezdni. Deformację, osiadanie i pęknięcia nawierzchni jezdni i chodników. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na płycie pomostu, dźwigarze i przyczółku. Zniszczony wlot na końcu skrzydełka. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

7. obiekt JN1 06180026 o długości 9,00 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Ubytki i osiadanie w obrębie nasypu oraz deformację i pęknięcia nawierzchni jezdni, chodnika i balustrady. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na płycie pomostu, dźwigarach, przyczółku i skrzydełkach. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „2”.

8. obiekt JN1 14180018 o długości 27,70 m, ocena całkowita obiektu „2,00”. Stwierdzono: Ubytki i osiadanie oraz wegetację roślin w obrębie nasypu oraz deformację i pęknięcia w obrębie dojazdów i nawierzchni jezdni. Przecieki wody oraz wykwyty świadczące o zniszczeniu izolacji pomostu. Korozję, pęknięcia, ubytki betonu, wykwyty i przecieki na płycie pomostu, dźwigarach i przyczółku. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

9. obiekt JN1 06030014 o długości 12,00 m, ocena całkowita obiektu „3,00”. Stwierdzono: Zanieczyszczenia, osiadanie i wegetacja roślin na skarpach i urządzeniach odwadniających. Ubytki betonu i korozja zbrojenia dźwigarów przyczółków. Wykwyty oraz przecieki przy szczelinę dylatacyjną. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

10. obiekt JN1 06030018 o długości 11,50 m, ocena całkowita obiektu „3,85”. Stwierdzono: Wegetację roślin w obrębie skarp, chodników, schodów i urządzeń odwadniających. Niewielkie uszkodzenia spoin przyczółków. Zniszczenie zabezpieczenia antykorozyjnego i zabrudzenia gzymsu. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „5”.

Oględziny 2 przepustów JN1 14181089 i 06151016, ocena całkowita „2,80” i „2,50” wykazały:

- korozję betonu ścianki czołowej, ubytki i pęknięcia umocnień stożka. Ubytki nawierzchni asfaltowej oraz nienormatywną długość barier ochronnych. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniono na „5” i osiadanie i ubytki gruntu w obrębie skarp. Deformację, pęknięcia, ubytki nawierzchni jezdni. Pęknięcia i ubytki betonu płyty głównej i na ścianie przepustu. Przydatność obiektu do użytkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu publicznego oceniona została na „2”.

(dowód: akta kontroli str. 487-545)

4.2. Na 20 obiektów mostowych i przepustów objętych kontrolą, w jednym przypadku w wyniku przeprowadzonego w 2014 r. przeglądu okresowego sformułowany został wniosek organizacyjny o wprowadzeniu całkowitego zamknięcia mostu dla ruchu, z uwagi na stan techniczny obiektu wskazany jako niedostateczny.

(dowód: akta kontroli str. 271-278)

W złożonym wyjaśnieniu naczelnik Wydziału Mostów podał, że (-) „Obiekt mostowy w Ognicy JN1 14030006 znajduje się na gruncie będącym dawnym przebiegiem dr wojewódzkiej nr 122. Od okresu wybudowania obwodnicy w 2003 r. zmienił się

przebieg drogi wojewódzkiej po nowym śladzie. W związku z przedłużającymi czynnościami związanymi z przekazaniem obiektu do Urzędu Gminy most znajduje się w ewidencji ZZDW. W chwili obecnej załatwiane są formalności związane z opracowaniem i zatwierdzeniem stałej organizacji ruchu. Do czasu zatwierdzenia stałej organizacji ruchu na moście w Ognicy ruch jest ograniczenie do 7 ton o czym informują znaki zakazu B-18 (zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 7 t).

(dowód: akta kontroli str. 258)

Pracownicy ZZDW Koszalin w okresie objętym kontrolą nie korzystali z uprawnień zawartych w art.129d ust.1 p.o.r.d.

(dowód: akta kontroli str. 257)

4.3. W kontrolowanym okresie, w wyniku przeprowadzanych przeglądów technicznych obiektów mostowych, nie zostały sformułowane wnioski o wprowadzeniu zmiany w organizacji ruchu na eksploatowanych drogach, z wyjątkiem zamknięcia jednego obiektu mostowego (JNI 14240006) ocena techniczna „0” w m. Sowno”(brak pręśla). Ruch kołowy przeniesiony został na obiekt mostowy równoległy do zamkniętego mostu.

(dowód: akta kontroli str. 259-264)

Obiekt (JNI 14240013) ocena techniczna „1” o nośności 30 ton w m. Warchlino został zgłoszony do remontu (posiada pozwolenie na budowę).

(dowód: akta kontroli str. 265-270)

Na obiekcie (JNI 14030006) ocena techniczna „1,88” w m. Ognica ustawiony został znak informacyjny o ograniczeniu masy nośności do 7 ton. Zgodnie z decyzją Dyrektora ZZDW z 24.02.2015 r. przystąpiono do prac związanych z zamknięciem obiektu.

(dowód: akta kontroli str. 271-272, 305)

Wprowadzone ograniczenie dotyczące nośności dla mostu w m. Ognica, nie miało wpływu na ograniczenie w zakresie możliwości pełnego korzystania z drogi, gdyż obiekt znajduje się w starym ciągu drogi nr 122, która została skorygowana i na nowym odcinku tej drogi wybudowany został nowy most. Stary most nie powoduje wydłużenia dojazdu do żadnej miejscowości jedynie dojazd do pól przy cięższych pojazdach wydłuża drogę o 0,5 km. Natomiast w przypadku mostu w m. Wielin na drodze nr 208, czas dojazdu do innych miejscowości wymaga objazdu do 18 km. (drogą nr 205 i nr 206).

(dowód: akta kontroli str. 555)

Komendant Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, w złożonej informacji dotyczącej przeprowadzania kontroli pojazdów nienormatywnych poruszających się na drogach wojewódzkich, w tym ograniczeń wprowadzonych dla ruchu na obiektach mostowych podał, że *„prowadzone w Komendzie statystyki nie pozwalają na wyodrębnienie poszczególnych rodzajów kontroli pojazdów w rozbiciu na kategorię drogi lub zarządcę. W okresie kontrolowanym nie prowadzono postępowania administracyjnego dotyczącego kontroli pojazdu nienormatywnego, poruszającego się bez wymaganego pozwolenia. Również na podstawie danych statystycznych nie możemy wyodrębnić przypadków nieprawidłowego wywiązywania się zarządców dróg z właściwego oznakowania obiektów mostowych.*

(dowód: akta kontroli str. 546)

Uwagi dotyczące badanej działalności

W ocenie NIK, wyniki przeglądów stanu technicznego obiektów mostowych w znikomym stopniu były wykorzystywane przy planowaniu remontów i modernizacji obiektów mostowych. Na 211 obiektów mostowych, 48 było w stanie niedostatecznym, a 97 obiektów w stanie niepokojącym.

Mimo ograniczonych środków dla obiektów mostowych zlokalizowanych w granicach miast średnia ważona ogółem wynosiła „4,49”, a dla obiektów zlokalizowanych poza granicami miast „3,5”.

Zdaniem NIK, niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do sukcesywnego objęcia pracami remontowymi obiektów mostowych, których stan techniczny w wyniku przeprowadzonych przeglądów oceniony został na „2”.

(dowód: akta kontroli str. 214-221, 448-485, 486, 487-545)

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność ZZDW w zbadanym obszarze.

IV. Wnioski

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 Kontroli²⁷, wnosi o:

1. *Określenie w planach rozwoju dróg wojewódzkich na lata 2014-2020 kierunków rozwoju i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich.*
2. *Przekazywanie planów rozwoju sieci drogowej (w tym drogowych obiektów inżynierskich) organom właściwym do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z wymogami art. 35 ust. 1 u.o.d.p.*
3. *Ujęcie w ewidencji środków trwałych obiektów mostowych i przepustów, które wybudowane zostały w latach 2010-2014.*
4. *Opracowanie aktualnej mapy techniczno-eksploatacyjnej wraz z opisem oraz przekazywanie jej GDDKiA, stosownie do wymogów rozporządzenia w sprawie sporządzania informacji o sieci dróg.*

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach, jeden dla Dyrektora ZZDW w Koszalinie, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

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.

Szczecin, dnia czerwca 2015 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Danuta Laskowska
Główny specjalista k.p.

²⁷ Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm.

