

Tunele, przepusty, obiekty mostowe i towarzyszące im konstrukcje oporowe były pozbawione regularnych kontroli przez większość skontrolowanych zarządców. Część tych kontroli była przeprowadzona i udokumentowana nierzetelnie. Zdarzało się, że kontrole przeprowadzały osoby bez uprawnień. Skontrolowani zarządcy dróg przeprowadzali w minimalnym zakresie prace utrzymaniowe, naprawy i remonty co doprowadziło do degradacji technicznej obiektów. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła oględziny 139 mostów i przepustów. Ponad jedna trzecia obiektów stwarzała niebezpieczeństwo zagrożenia zdrowia lub życia użytkowników, a 4% obiektów groziła katastrofa budowlana. Roczne kontrole przeprowadzane przez zarządców dróg wykazały, że na drogach gminnych stan 56% obiektów oceniono jako „przedawaryjny” lub „niedostateczny”. Na drogach powiatowych stwierdzono, że jedna czwarta obiektów była w takim stanie. NIK negatywnie oceniła działania skontrolowanych zarządców dróg samorządowych.

Na koniec 2021 r. na drogach publicznych zlokalizowanych było 38,6 tys. obiektów mostowych oraz 779 tuneli i przejść podziemnych. Zarządzali nimi odpowiednio: na drogach krajowych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na wojewódzkich - zarządy województw, powiatowych – zarządy powiatów, a gminnych - wójtowie, burmistrzowie lub prezydenci miast.

Najwyższa Izba Kontroli kolejny raz (wcześniej w 2015 r. i 2020 r.) zbadała wypełnianie przez zarządców obowiązków związanych z utrzymaniem obiektów inżynierskich. Oceny sformułowane we wszystkich kontrolach były podobne. Zarządcy, szczególnie na szczeblu powiatowym niewystarczająco dbali o poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich.

Obecna kontrola objęła nieskontrolowanych wcześniej zarządców dróg. Na terenie badanych województw znajdowało się 5,8 tys. obiektów mostowych oraz 106 tuneli i przejść podziemnych, zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Kontrola dotyczyła 712 obiektów mostowych, tuneli i konstrukcji oporowych oraz 6 546 przepustów zarządzanych przez trzech zarządców dróg wojewódzkich, sześciu zarządców dróg powiatowych i siedmiu zarządców dróg gminnych. Objęła okres od 2020 r. do 30 czerwca 2022 r.

Najważniejsze ustalenia kontroli

W badanym okresie 12 z 16 kontrolowanych zarządców dróg nie przeprowadzało obowiązkowych, okresowych kontroli technicznych części zarządzanych obiektów inżynierskich. Było to nielegalne bo taki obowiązek nakładają ustawy o drogach publicznych i Prawo budowlane. Praktycznie wszyscy skontrolowani zarządcy dróg gminnych nie wypełniali tego obowiązku. Co ciekawe trzech zarządców dróg gminnych dopiero w czasie kontroli NIK zidentyfikowało obiekty mostowe na zarządzanych drogach, które należało objąć kontrolami stanu technicznego. Zarządcy dróg powiatowych i wojewódzkich z reguły wypełniali ten obowiązek. Część kontroli została wykonana lub udokumentowana nierzetelnie. Stwierdzono też przypadki wykonywania kontroli okresowych przez osoby niemające uprawnień do ich przeprowadzenia. **Szczególny przykład nierzetelnego nadzoru nad kontrolami technicznymi NIK stwierdziła w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, w którym dokonano odbioru protokołu z okresowej kontroli stanu technicznego wiaduktu kolejowego zamiast położonego poniżej tunelu drogowego. Powyższa praca została odebrana bez uwag pomimo ewidentnej pomyłki, którą wykazała dopiero kontrola NIK.** Zarządcy dróg samorządowych w przeważającej większości przypadków nie wykorzystywali wyników okresowych kontroli i nie formułowali w oparciu o nie planów utrzymania mostów, wiaduktów, estakad czy kładek. To z kolei miało wpływ na bezpieczeństwo korzystających z drogowych obiektów inżynierskich.

Najwięcej budowli stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa ruchu publicznego znaleziono na drogach powiatowych. Okresowe kontrole wykonane w 2021 r. wykazały, że mosty i przepusty, na drogach gminnych, zarządzane przez wójtów i burmistrzów w większości pozostawały w stanie technicznym „przedawaryjnym” i „niedostatecznym”, tj. miały uszkodzenia obniżające ich przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy lub stwierdzono nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące ich przydatność. **A kontrolowani zarządcy dróg gminnych w latach 2020-2022 (30 czerwca) nie przeznaczyli żadnych środków na utrzymanie i ochronę tych obiektów inżynierskich.** Za taki stan odpowiadała połowa skontrolowanych zarządców tych dróg. Przez kolejne lata większość zarządców nie dokonywała koniecznych napraw, ograniczając swoje działania do pielęgnacji zieleni lub prac koniecznych do wykonania w sytuacjach awaryjnych, co prowadziło do degradacji obiektów mostowych i przepustów. Natomiast zdecydowana większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach powiatowych pozostawała w stanie „niepokojącym” tj. wykazywała uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej ich eksploatacji.

Szczególnym przypadkiem ilustrującym postępującą degradację obiektu mostowego w miejscowości Prawda Stara, na którym zarząd dróg powiatowych w Łukowie przez osiem lat nie prowadził żadnych prac. W ekspertyzie budowlanej z 2014 r. wskazano potrzebę przeprowadzenia pilnego remontu wiaduktu drogowego, a coroczne kontrole stanu technicznego wykazały uszkodzenia konstrukcji obiektu zmniejszające bezpieczeństwo ruchu kołowego i kolejowego wskazujące na pilną potrzebę przebudowy obiektu. Oględziny przeprowadzone w czasie kontroli NIK z udziałem specjalisty potwierdziły, że zarządca obiektu nie prowadził na nim żadnych prac, a **wiadukt posiadał uszkodzenia, zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego, tj. m.in. możliwość odpadania betonu z elementów nośnych, gzymsów lub dźwigarów głównych zlokalizowanych bezpośrednio nad torami kolejowymi.**

Większość obiektów mostowych zlokalizowanych na drogach wojewódzkich pozostawała w stanie „zadowalającym” lub „niepokojącym”, tj. wskazującym na zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny lub uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji obiektu.

W czasie kontroli NIK przeprowadziła oględziny 139 obiektów mostowych i przepustów. 45 z nich stwarzało zagrożenie ruchu publicznego lub życia, 6 groziło katastrofą budowlaną.

Kontrolowani zarządcy dróg wojewódzkich i powiatowych corocznie opracowywali plany finansowania obejmujące limity wydatków m.in. w zakresie bieżącego utrzymania, remontów, przebudowy i budowy drogowych obiektów inżynierskich lub ujmowali te wydatki w planach finansowych jednostki. Jednak w niewielkim zakresie wykorzystywali zalecenia sformułowane w toku kontroli okresowych stanu technicznego obiektów inżynierskich. Zarządcy dróg gminnych nie opracowywali planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Główną przyczyną zaniechań były niewielkie środki finansowe, którymi dysponowały samorządy na utrzymanie zarządzanej infrastruktury.

Najwyższe wydatki na drogowe obiekty inżynierskie ponosili zarządcy dróg wojewódzkich, łącznie w latach 2020-2022 (do 30 czerwca) trzech kontrolowanych zarządców wydało ponad 121 mln zł. Na przebudowę drogowych obiektów inżynierskich kontrolowani zarządcy dróg wojewódzkich wydatkowali prawie 71,5 mln zł. Na ich remonty, utrzymanie i ochronę wydali łącznie prawie 11,5 mln zł. Średnio było to 8,7 tys. zł na jeden obiekt mostowy rocznie.

Sześciu kontrolowanych zarządców dróg powiatowych na remonty, utrzymanie i ochronę obiektów inżynierskich zarządcy dróg powiatowych wydawali łącznie prawie 765 tys. zł, tj. średnio na jeden obiekt mostowy 1,9 tys. zł rocznie.

W badanym okresie siedmiu skontrolowanych zarządców dróg gminnych ograniczało swoje działania wyłącznie do drobnych prac remontowych wymuszonych katastrofalnym stanem technicznym zarządzanych obiektów inżynierskich. Łącznie w latach 2020-2022 (do 30 czerwca) cztery gminy (z siedmiu objętych kontrolą) na remonty wydawały zaledwie niecałe 125 tys. zł, a pozostałe trzy nie przeznaczyły na remonty żadnych środków. W tym samym okresie kontrolowane gminy nie przeznaczały żadnych środków na utrzymanie i ochronę zarządzanych obiektów inżynierskich. Średnio na jeden obiekt mostowy na remonty wydano 1,7 tys. zł rocznie. W ocenie NIK wydatki były niewspółmiernie niskie w stosunku do potrzeb.

Wiele do życzenia pozostawiała ewidencja obiektów inżynierskich. 63% skontrolowanych zarządców popełniło błędy w prowadzonej dokumentacji.

WNIOSKI

Podobnie jak w kontrolach z 2015 r. i 2020 r. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę na brak właściwego stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich przez ich zarządców. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w obecnej kontroli, mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo użytkowników tych obiektów inżynierskich, NIK sformułowała następujące wnioski:

do zarządców dróg samorządowych o:

- wdrożenie działań naprawczych, eliminujących przyczyny stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie monitorowania stanu technicznego, ewidencjonowania zarządzanych obiektów inżynierskich i prowadzenia ksiąg rachunkowych;
- podjęcie współpracy z Policją i Wojewódzkimi Inspektorami Transportu Drogowego w celu zapewnienia skutecznej ochrony drogowych obiektów inżynierskich;

do zarządców powiatowych i gminnych drogowych obiektów inżynierskich o:

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

Źródło: NIK