

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się do ministra właściwego do spraw finansów publicznych z wnioskiem, aby w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu podjął działania mające na celu zapewnienie samorządom stałego, wieloletniego finansowania remontów obiektów mostowych, które umożliwiłoby długookresowe planowanie i realizację robót.

Taki wniosek znalazł się w informacji NIK o wynikach kontroli „Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową.”

Kontrolę przeprowadzono w 42 jednostkach (35 zarządach dróg oraz u siedmiu zarządców) administrujących wszystkimi kategoriami dróg i jej wyniki – zwłaszcza w odniesieniu do dróg gminnych i powiatowych były dalekie od pozytywnych.

NIK ustalił, że poza drogami krajowymi i częściowo wojewódzkimi, na drogach pozostałych kategorii zarządcy dróg praktycznie nie realizowali zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego na obiektach mostowych i przepustach oraz zabezpieczeniem środków finansowych adekwatnych do potrzeb remontowych w tym zakresie.

Problemy występowały już na etapie planistycznym – kontrolnym. Zarządcy nie znali rzeczywistej liczby obiektów mostowych, którymi powinni zarządzać – kontrolerzy stwierdzili bowiem istnienie niezaewidencjonowanych obiektów, nieutrzymywanych w należytym stanie technicznym. Ustalono również, że około 14% ogółu zarządców nie złożyło wymaganych prawem informacji statystycznych dotyczących sieci dróg publicznych oraz obiektów mostowych.

Stwierdzono, że w następstwie zaniechania lub ograniczania prac remontowych część konstrukcji mostowych znajdowało się w złym stanie technicznym i wymagało wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych w zakresie prędkości i masy przewożonych ładunków. O skali problemu może świadczyć to, że w co trzecim spośród skontrolowanych obiektów nie były usuwane nawet uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu lub grożące katastrofą budowlaną, a w co piątej ze skontrolowanych jednostek obiekty znajdowały się w stanie przedawaryjnym i konieczne było wezwanie do natychmiastowego usunięcia występujących uszkodzeń. Na uszkodzonych obiektach nie wprowadzano ograniczeń tylko z tego względu, że ich wdrożenie uniemożliwiłoby dojazd ciężarówek do określonych miejscowości. Eksploatowano także mosty, które powinny być zamknięte, lecz ze względu na brak innej możliwości dojazdu pozostawały w użytkowaniu.

Warto jednak podkreślić, że w tym zakresie NIK nie obciążył winą samorządowych zarządców dróg. Wskazał bowiem, że dochody jednostek samorządu terytorialnego i dostępność środków spoza budżetu nie pozwalają w krótkim czasie na dostosowanie drogowych obiektów inżynierskich do potrzeb ruchu, ani oczekiwań społecznych. System finansowania remontów obiektów mostowych – kształtowany w ramach budżetów samorządów – nie przewiduje środków na nadrobienie wieloletnich zaległości w remontach obiektów mostowych i przepustów. Samorządy znacznie chętniej finansują remonty dróg i pozostawiają w niezmiennym stanie obiekty mostowe, które stają się barierami korzystania z dróg. Z tego właśnie powodu NIK sformułował przytoczony na wstępie wniosek.

*Źródło: NIK*