



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Departament Infrastruktury

KIN.410.002.01.2022

Pan Grzegorz Oblękowski
Dyrektor
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
ul. Mazowiecka 14
00-048 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/024 - „Utrzymanie i ochrona obiektów inżynierskich w ciągu dróg samorządowych”

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa
T +48 22 444 50 00, F +48 22 444 57 93
nik@nik.gov.pl
Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grzegorz Oblękowski, Dyrektor Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie, od 21 lipca 2021 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Tomasz Lewandowski od 6 maja 2020 r. do 20 lipca 2021 r., Tomasz Dąbrowski (p.o. dyrektora) od 1 lutego 2020 r. do 5 maja 2020 r. oraz Zbigniew Ostrowski od 1 stycznia 2016 r. do 31 stycznia 2020 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich i sporządzanie informacji ich dotyczących;2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na budowę, przebudowę, remonty oraz utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich;3. Przeprowadzenie okresowych kontroli obiektów inżynierskich;4. Utrzymanie w należyłym stanie technicznym i ochrona obiektów inżynierskich;
Okres objęty kontrolą	Lata 2020 – 2022 (do czasu zakończenia czynności kontrolnych) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem, jeżeli miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli. ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Infrastruktury
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Agnieszka Sej, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/29/2022 z 19 kwietnia 2022 r.2. Rafał Ziętał, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/30/2022 z 19 kwietnia 2022 r.3. Marzena Gazda, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KIN/28/2022 z 19 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 1-6, 65-69)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie (dalej: MZDW) nie zapewnił w latach 2020-2022 należytego stanu technicznego oraz bezpiecznego użytkowania obiektów inżynierskich w ciągach dróg będących w jego zarządzie.

W latach 2020-2021 w MZDW nierzetelnie prowadzono ewidencję obiektów mostowych, tuneli oraz przepustów. Skontrolowane książki obiektów mostowych i tuneli nie zawierały wszystkich wymaganych przepisami informacji, ponadto nie wszystkie obiekty mostowe, tunele oraz przepusty miały nadane numery ewidencyjne.³ MZDW nie zaktualizował i nie przekazał do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁴ map techniczno – eksploatacyjnych dróg wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego.

W ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych MZDW nie ujęto części zarządzanych obiektów mostowych, tuneli oraz przepustów drogowych, tj. 272. obiektów mostowych, czterech tuneli oraz 561 przepustów o średnicy większej lub równej 150 cm, co było niezgodne z przepisami art. 4, 13, 17 i 20 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁵.

MZDW w toku okresowych kontroli identyfikował stan techniczny zarządzanych obiektów inżynierskich nie dochowując jednak należytej staranności w zakresie analizy wyników przeprowadzonych kontroli, a także realizacji zaleceń pokontrolnych. Zaniechanie wprowadzenia części zaleceń pokontrolnych skutkowało wystąpieniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu publicznego na obiektach inżynierskich. Przykładem tego był przepust drogowy w miejscowości Stara Wrona, którego stan techniczny zidentyfikowany w toku kontroli NIK zagrażał katastrofą budowlaną. Nierzetelnie nadzorowano także wykonanie umów realizowanych przez zewnętrznych wykonawców, a dotyczących przeprowadzenia okresowych kontroli stanu technicznego obiektów inżynierskich, odbierając bez uwag niepełną i błędnie sporządzaną dokumentację z tych kontroli.

Stan techniczny 4 z 10 obiektów inżynierskich⁶ poddanych oględzinom w ramach kontroli NIK został określony jako niedostateczny⁷ lub gorszy. Oględziny te nie potwierdziły także części ocen stanu technicznego sformułowanych w protokołach z kontroli okresowych, przeprowadzonych w latach 2020–2021 oraz wykazały m.in. nierzetelne wykonanie sformułowanych w tych protokołach zaleceń.

MZDW nie zapewnił prawidłowego oznakowania 22,3% nienormatywnych obiektów inżynierskich⁸, tj. ograniczenia skrajni szerokości lub nośności oraz wprowadzenia

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ Zgodnie z rozporządzeniem 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 (Dz. U. z 2005 r. nr 67 poz. 582 ze zm.), (dalej: rozporządzenie w sprawie numeracji i ewidencji).

⁴ Dalej: GDDKiA.

⁵ Dz. U. z 2021 poz. 217 ze zm. (dalej: ustawa o rachunkowości).

⁶ Oględzinom poddano osiem obiektów mostowych i dwa przepusty.

⁷ Oceny stanu technicznego obiektów mostowych dokonuje się w sześciostopniowej skali od "0" do "5", gdzie „5” to stan odpowiedni - bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu; „4” – zadowolający - wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny; „3” – niepokojący - wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji; „2” – niedostateczny - wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy; „1” – przedawaryjny - wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową; „0” – awaryjny - uległ zniszczeniu lub przestał istnieć.

⁸ Nieprawidłowości stwierdzono w 17 przypadkach spośród 76 obiektów nienormatywnych będących w zarządzie MZDW.

nowego oznakowania (w przypadku dwóch obiektów) zaleconego w wyniku przeglądów okresowych.

Dyrektor MZDW oraz Zastępca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nie sprawowali rzetelnego nadzoru nad realizacją zadań powierzonych podległym komórkom organizacyjnym. Wskazują na to stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości w zakresie prowadzenia ewidencji obiektów mostowych, tuneli i przepustów drogowych, sporządzania informacji ich dotyczących, kontroli jakości przeprowadzanych przeglądów okresowych oraz nie realizowanie zaleceń z kontroli okresowych.

W MZDW zgodnie z art. 20 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁹ przygotowano projekt planu rozwoju sieci drogowej oraz projekty planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. W ramach przyznaných środków finansowych MZDW realizował określone w ww. dokumentach zadania w zakresie utrzymania i poprawy stanu technicznego zarządzanych dróg oraz obiektów inżynierskich. Ponadto w 2022 r. Dyrektor MZDW wystąpił o dodatkowe środki¹⁰ na rozbiórkę sześciu obiektów mostowych, w przypadku których w przeprowadzonych kontrolach okresowych stwierdzono niedostateczny lub przedawaryjny stan techniczny i na budowę w ich miejsce 6 nowych obiektów mostowych.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Ewidencjonowanie drogowych obiektów inżynierskich

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie w formie elektronicznej¹² prowadził ewidencję obiektów inżynierskich w tym: książki obiektów mostowych, wykazy obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów. W ww. wykazach wg stanu na 31 marca 2022 r. ujętych zostało 291 obiektów mostowych, cztery tunele oraz 2364 przepusty, z czego 561 przepustów miało światło otworu równe lub większe niż 150 cm.

(akta kontroli str. 7-11, 70-363, 473-494)

Analiza dokumentacji losowo wybranych 57 obiektów mostowych (spośród 291) oraz jednego tunelu - funkcjonującego jako przejście podziemne (spośród 4 tuneli) wykazała, że zgodnie z postanowieniami § 13 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji wszystkim ww. obiektom założono książki obiektu. Książki 14 ww. obiektów zawierały elementy wymagane zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia¹³, m.in. w części II wprowadzone były dane dotyczące parametrów identyfikujących i technicznych obiektu, część III zawierała wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu, tj. kontroli zarówno podstawowych przeprowadzanych corocznie, jak i rozszerzonych przeprowadzanych co najmniej raz na 5 lat, a część VII wpisy dotyczące zmiany parametrów technicznych obiektów. Pozostałe 44 książki nie zawierały wymaganych informacji.

⁹ Dz.U.2021 poz. 1376, ze zm. (dalej: ustawa o drogach publicznych).

¹⁰ Do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

¹¹ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹² W programie EXCEL.

¹³ Wskazane odpowiednio we wzorze nr 1 i 3 Załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji tj. wzorze książki obiektu mostowego oraz wzorze książki tunelu dla przejścia podziemnego.

W przypadku objętych kontrolą dziewięciu¹⁴ obiektów mostowych, spełniających kryteria określone w § 14 ust. 1 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji¹⁵, założono karty obiektu mostowego, które zawierały elementy wskazane w ww. rozporządzeniu.

(akta kontroli str. 560-564, 584-588, 630-635, 656-658, 663-666, 717-727, 732-740, 861-876, 969-971)

MZDW zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu w sprawie numeracji i ewidencji prowadził wykazy obiektów mostowych oraz tuneli (służących jako przejścia podziemne). Natomiast prowadzony przez MZDW wykaz przepustów, nie zawierał wszystkich elementów wymaganych przepisami ww. rozporządzenia.

(akta kontroli str. 71-363, 630-635)

MZDW posiadało mapy techniczno-eksploatacyjne dróg, które w latach 2020-2021 nie były aktualizowane, co było wymagane przepisami § 16 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji¹⁶.

(akta kontroli str. 589-600, 605, 630-631, 654-655, 659-660, 667-668)

Według stanu na dzień 31 marca 2022 r. jednolite numery inwentarzowe (dalej: JNI), zgodne z wymaganiami określonymi w § 6 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, posiadało 282 z 291 obiektów mostowych oraz dwa z czterech tuneli znajdujących się w ewidencji MZDW. W przypadku przepustów, zgodnie z wymogami § 7 ww. rozporządzenia, numery ewidencyjne posiadało 536 z 561 przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm.

(akta kontroli str. 71-94, 473-494, 589-606, 630-633)

MZDW terminowo¹⁷ przekazał do GDDKiA dane o sieci dróg publicznych za 2020 r. i 2021 r. Dane te w zakresie liczby, długości obiektów mostowych i tuneli ujęte w tabeli A i B oraz nakładów finansowych na realizację inwestycji z tabeli C, były niezgodne z dokumentacją MZDW, tj. zestawieniem obiektów mostowych i tuneli oraz zestawieniami planowanych i zrealizowanych wydatków za lata 2020 oraz 2021.

(akta kontroli str. 501, 560-566, 589-598, 619-622, 626, 627-629, 636-641)

W ewidencji finansowo-księgowej (w księdze środków trwałych) na 31 marca 2022 r. wykazano 19 (z 291) obiektów mostowych. Nie wyceniono i nie wyodrębniono żadnego z 561 przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, czterech tuneli oraz pozostałych 272 obiektów mostowych.

(akta kontroli str. 432-471, 568-583, 619-625, 642-653, 669-716, 775)

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

1. Dyrektor MZDW oraz Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nierzetelnie sprawowali nadzór nad organizacją pracy w MZDW. W szczególności pracownicy MZDW nierzetelnie prowadzili zbiorcze wykazy przepustów¹⁸, które nie zawierały części danych wyszczególnionych we wzorze nr 4 załącznika nr 6 do rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji, tj.: wyszczególnienia urzędzeń

Stwierdzone
nieprawidłowości

¹⁴ Z badanych 57 obiektów mostowych.

¹⁵ Tj. długość całkowita obiektu mostowego była równa lub większa niż 50 m lub gdy rozpiętość teoretyczna przynajmniej jednego z przęseł była większa niż 20 m.

¹⁶ Zgodnie z § 16 rozporządzenia w sprawie numeracji i ewidencji tj. nie później niż do końca pierwszego kwartału każdego roku kalendarzowego za rok kalendarzowy bezpośrednio poprzedzający.

¹⁷ Stosownie do § 1 i 2 rozporządzenia w sprawie trybu sporządzania informacji.

¹⁸ Wg stanu na 31.12.2020 r., 31.12.2021 r., 31.03.2022 r.

obcych¹⁹, normatywu²⁰ wg którego zaprojektowano lub przebudowano obiekt, aktualnej nośności użytkowej, „nienormatywności” oraz roku budowy. Stosownie do zapisów regulaminu organizacyjnego MZDW prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów należało do zadań Wydziału Ewidencji i Uzgodnień²¹. Jednak ustalenia kontroli wykazały, że ewidencję faktycznie prowadzili pracownicy Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów.

W sprawie ww. braków w zbiorczym wykazie przepustów, Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że: nie we wszystkich rejonach drogowych dane dotyczące przepustów były kompletne. Wynika to z faktu, iż niektóre obiekty mają po kilkadziesiąt lat i nie do wszystkich rejonów z chwilą przejęcia, od poprzedniego zarządcy dróg, zostały przekazane kompletne dane. W przypadku większości starych (kilkudziesięcioletnich) przepustów rejon drogowe nie posiadały jakiegokolwiek dokumentacji na podstawie, której można byłoby te dane uzupełnić. W sprawie niezgodnego z regulaminem organizacyjnym realizowania obowiązków Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że: faktycznie od wielu lat zadania dotyczące ewidencji obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów były realizowane przez komórkę, która nie miała przypisanych tych zadań w regulaminie organizacyjnym, a wynikało to z zaszczości organizacyjnych²². Dlatego też na skutek kontroli NIK, w dniu 5 lipca 2022 r. Dyrektor MZDW dokonał zmiany w tym zakresie, powierzając te obowiązki Wydziałowi Ewidencji i Uzgodnień. Wskazany został pracownik ww. wydziału, który 5 lipca 2022 r. przyjął nowy zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności obejmujący m.in. prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów.

(akta kontroli str. 12-64, 95-363, 630-633, 661-662, 772-788)

Wykaz przepustów powinien zawierać wszystkie kolumny wymagane wzorem nr 4 załącznika nr 6 do rozporządzenia ws. numeracji i ewidencji, nawet jeśli część danych z przyczyn obiektywnych byłaby niemożliwa do uzupełnienia. Ponadto tolerowanie w MZDW sytuacji, w której Wydział Ewidencji i Uzgodnień, nie realizował zadań, które miał przypisane w regulaminie organizacyjnym, tj. m.in. prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów (realizował je Wydział Utrzymania Dróg i Mostów), mogło wpływać na jakość wykonywanych obowiązków przez osoby, które faktycznie prowadziły ewidencję, a nie były za nią odpowiedzialne.

2. W MZDW w latach 2020-2021 nie dokonywano aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych dróg i w konsekwencji nie przekazywano ich do GDDKiA, stosownie do obowiązku określonego w przepisie § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach²³. Zaniechanie to było też

¹⁹ Znajdujących się na obiekcie.

²⁰ Numer normy obciążeń oraz klasa obciążenia.

²¹ Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie (§ 32 pkt 9) do zadań Wydziału Ewidencji i Uzgodnień należało prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom. Regulamin wprowadzony zarządzeniem Dyrektora MZDW nr 17/2020 z dnia 27 maja 2020 r.

²² Wydział Utrzymania Dróg i Mostów powstał z połączenia kilku działów m.in. Działu Utrzymania Mostów, który zajmował się wcześniej m. in. prowadzeniem zbiorczej ewidencji obiektów mostowych, pomimo zmiany regulaminu organizacyjnego w 2013 r. Wydział Utrzymania Dróg i Mostów nadal prowadził wykaz przepustów, obiektów mostowych i tuneli, pomimo że powinien ją prowadzić Wydział Ewidencji i Ochrony Pasa Drogowego (poprzednia nazwa Wydziału Ewidencji i Uzgodnień).

²³ Dz. U. z 2005 r. Nr 67, poz. 583 (dalej: rozporządzenie w sprawie trybu sporządzania informacji)

sprzeczne z zarządzeniem nr 22/2005 Dyrektora MZDW z dnia 7 września 2005 r. w sprawie założenia i prowadzenia ewidencji dróg, obiektów mostowych i przepustów, które wskazywało na konieczność bieżącego aktualizowania ewidencji (§5) oraz zobowiązywało Z-cę Dyrektora ds. Utrzymania Dróg do nadzoru nad realizacją zarządzenia (§6).

W ww. okresie mapy nie były przekazywane do GDDKiA. Zostały one zaktualizowane oraz wysłane do GDDKiA dopiero 23 maja 2022 r.

Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że pracownik odpowiedzialny za aktualizację map świadczył na podstawie wydanego przez Dyrektora MZDW zarządzenia (z 16 marca 2020 r. w związku z ogłoszonym w Polsce stanem epidemii) pracę zdalną, jednak nie posiadał on możliwości dokonywania aktualizacji map, ponieważ pracował w większości na dokumentacji papierowej, ponadto nie posiadał adekwatnych środków zabezpieczeń technicznych na wykorzystywanym w trakcie pracy zdalnej sprzęcie prywatnym.

(akta kontroli str. 630-631, 654-655, 659-660, 717-718, 728, 741-751, 772-776, 1070-1071)

Przytoczone wyjaśnienia nie usprawiedliwiają braku aktualizacji map techniczno-eksploatacyjnych w latach 2020-2021 oraz opóźnionego przekazania ich do GDDKiA w 2022 r. Przekazanie zaktualizowanych map do GDDKiA powinno mieć miejsce do 20 kwietnia każdego roku, zarówno w 2020, 2021, jak i 2022 r., pracownik odpowiedzialny za aktualizację map w okresie styczeń-marzec był obecny w pracy, co umożliwiałoby mu wykonywanie zadania. Dyrektor MZDW działając nierzetelnie nie zapewnił pracownikowi właściwych warunków do realizacji tego zadania, tj. skierował pracownika na pracę zdalną bez niezbędnego sprzętu.

3. Działając nierzetelnie Dyrektor MZDW nie przekazywał do GDDKiA kart obiektów mostowych w ciągu 14 dni od dnia uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego, do czego zobowiązywał go przepis § 4 rozporządzenia w sprawie trybu sporządzania informacji.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że w przypadku wystąpienia GDDKiA o ww. dokumenty były one niezwłocznie przekazywane. Dyrektor MZDW poinformował ponadto, że w trybie pilnym zostanie opracowane zarządzenie, które będzie organizacyjnie regulowało zapewnienie terminowego przekazywania kart obiektów mostowych do GDDKiA.

(akta kontroli str. 589-598, 772-777)

4. Ewidencja obiektów mostowych i tuneli prowadzona w MZDW według stanu na 31 marca 2022 r. nie była kompletna:

a) pięć z 291 obiektów mostowych²⁴ oraz dwa z czterech tuneli²⁵ nie miało nadanych JNI, co było niezgodne z § 6 ust. 3 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji;

b) czterem obiektom mostowym²⁶ spośród 291 przypisano JNI w formie niezgodnym z określonym w § 6 ust. 4 ww. rozporządzenia (JNI powinno być liczbą ośmiocyfrową);

²⁴ DW 634 km 21+807 m. Zielonka, DW 727 km 39+550 m. Chlewiska, DW 727 km 43+548 m. Pawłów, DW 721 km 22+432 m. Konstancin Jeziorna, DW 721 km 22+435 m. Konstancin Jeziorna.

²⁵ DW 634 km 21+620 m. Zielonka, DW 635 km 11+889 m. Wolomin.

²⁶ JNIO1001553 m. Marki, JNIO1001554 m. Marki, JNIO1026507 m. Cegielnia, JNIO1000157 m. Górki.

c) 25²⁷ z 561 przepustów o świetle otworu równym lub większym niż 150 cm, nie posiadało numeru ewidencyjnego nadanego zgodnie z przepisami § 7 ww. rozporządzenia.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że: w czterech przypadkach obiektów mostowych z błędnie nadanym JNI, MZDW otrzymało z GDDKiA właściwie nadane numery, jednak zostały one niepoprawnie wprowadzone do ewidencji (omyłka pisarska np. pominięto jedno zero). W przypadku trzech obiektów mostowych²⁸ oraz tunelu w Zielonce (DW 634 km 21+620), MZDW zobowiązało się do niezwłocznego wystąpienia do GDDKiA o ich nadanie (co zostało wykonane w trakcie kontroli).

Natomiast w przypadku dwóch obiektów DW 721 km 22+432, DW 721 km 22+435 (m. Konstancin Jeziorna) MZDW nie wystąpiło o nadanie JNI, ponieważ nie posiadało pozwolenia na użytkowanie (od momentu utworzenia MZDW nie podejmowano działań związanych z tymi obiektami, które wymagałyby uzyskania pozwolenia na użytkowanie), będącego podstawą wystąpienia do GDDKiA o nadanie JNI. MZDW opracowuje dokumentację projektową dotyczącą rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 721 obejmującą rozbiórkę tych obiektów oraz w to miejsce zaprojektowanie nowych obiektów inżynierskich (przepustów). Roboty budowlane powinny rozpocząć się nie później niż w 2024 r. W związku z tym, że warunkiem nadania JNI jest przekazanie pozwolenia na użytkowanie, którym MZDW nie dysponuje, to dopiero po zrealizowaniu robót, o których wyżej mowa i uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie MZDW nada mu stosowany numer i wciągnie do ewidencji. W przypadku tunelu w Wołominie (DW 635 km 11+889) numer JNI nie został nadany, ponieważ oficjalnie, pomimo zawartego porozumienia pomiędzy PKP a Zarządem Województwa Mazowieckiego reprezentowanym przez MZDW, nie został podpisany protokół zdawczo-odbiorczy potwierdzający przejęcie obiektu w zarządzanie. W odniesieniu do 25 przepustów z brakującym numerem ewidencyjnym, MZDW nadał numery w trakcie trwania kontroli NIK.

(akta kontroli str. 84-90, 93, 473-494, 589-606, 630-635, 663-666, 717-727, 772-781, 1453-1454)

Powyższe wyjaśnienia nie zasługują na uwzględnienie, ponieważ MZDW był w posiadaniu decyzji o pozwoleniu na użytkowanie tunelu w Wołominie, co zgodnie z § 6 ust. 3 rozporządzenia w sprawie sposobu numeracji i ewidencji było podstawą do wystąpienia o nadanie jednolitego numeru inwentarzowego. Ponadto w przypadku dwóch obiektów w m. Konstancin Jeziorna, pomimo tego, że MZDW przejęło obiekty w zarządzanie w 1999 r., nie podjęło skutecznych działań w celu pozyskania pozwolenia na użytkowanie od poprzedniego zarządcy lub od innych organów, aby wystąpić o nadanie JNI.

Obowiązki ewidencyjne w regulaminie organizacyjnym MZDW²⁹ przypisane były do zadań Wydziału Ewidencji i Uzgodnień, którego prace nadzorowała Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów. Z uwagi na wskazane przez NIK nieprawidłowości Dyrektor MZDW 5 lipca 2022 r. przypisał obowiązek występowania do GDDKiA o nadanie JNI obiektom mostowym oraz tunelom zarządzanym przez MZDW Z-cy Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów.

²⁷ DW 719 km 51+300, DW 719 km 57+534, Starodroże Kuklówka Zarzeczna, DW 544 km 128+865, DW 544 km 154+220, DW 614 km 8+615, DW 614 km 10+926, DW 614 km 16+403, DW 614 km 18+492, DW 614 km 21+491, DW 614 km 34+017, DW 626 km 1+673, DW 626 km 17+150, DW 626 km 33+056, DW 627 km 5+731, DW 627 km 9+354, DW 627 km 18+012, DW 627 km 26+315, DW 627 km 26+960, DW 627 km 30+200, DW 645 km 8+234, DW 645 km 12+830, DW 677 km 27+085, DW 677 km 40+553, DW 677 km 41+905.

²⁸ DW 634 km 21+807 m. Zielonka, DW 727 km 39+550 m. Chlewiska, DW 727 km 43+548 m. Pawłów.

²⁹ Zgodnie z § 32 pkt 9 Regulaminu organizacyjnego MZDW.

5. Przekazane przez MZDW do GDDKiA formularze danych o sieci dróg publicznych za lata 2020-2021 były sporządzone nierzetelnie i zawierały nieprecyzyjne dane:

a) błędnie zaraportowano liczby i długości obiektów mostowych i tuneli:
- w raporcie za 2020 r. wykazano 292 obiekty mostowe o łącznej długości 7462,13 km, gdy ich rzeczywista długość wynosiła 7437,5 km,
- w raporcie za 2021 r. wykazano 289 obiektów mostowych o długości 7462,06 km, gdy stan rzeczywisty to 292 obiekty, o długości 7449,2 km³⁰,

b) błędnie wykazano kwoty w danych rzeczowo - finansowych o wykonanych robotach drogowo - mostowych, tj. zaniżono o 11 567 tys. zł kwotę nakładów w 2020 r. oraz o 11 076 tys. zł w 2021 r.³¹

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że: różnice w ilości i długości obiektów mostowych i tuneli pomiędzy przekazanym przez MZDW zestawieniem, a danymi z formularzy przekazanymi do GDDKiA za lata 2020-2021, wynikają z błędów pisarskich. (...) Natomiast różnice pomiędzy nakładami finansowymi poniesionymi na budowę, przebudowę, rozbudowę drogi, wskazanymi w formularzach danych o sieci dróg publicznych przekazanych do GDDKiA za rok 2020, a kwotami podanymi w wykazie „Zaplanowane i zrealizowane wydatki na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich”, wynikają z zakwalifikowania wydatków na kwotę 10 775 tys. zł do wydatków poniesionych na drogi. Takie przypisanie wynika z braku danych, z wydziału odpowiadającego za realizację inwestycji, umożliwiających właściwe zakwalifikowanie nakładów. Kwota 792 tys. zł została przeniesiona na wydatki niewygasające, dlatego też nie została ujęta w sprawozdaniu. W wyniku ustaleń kontroli NIK, MZDW złożył do GDDKiA korektę sprawozdania za 2021 r.³² zarówno w zakresie nakładów finansowych poniesionych na drogi i obiekty mostowe, jak i faktycznych ilości i długości obiektów mostowych i tuneli będących w zarządzie MZDW.

(akta kontroli str. 501, 565-566, 626, 627-629, 637-641, 772-781)

6. Dyrektor MZDW nie zapewnił rzetelnego prowadzenia ksiąg rachunkowych, stosownie do obowiązku określonego w art. 24 ustawy o rachunkowości. W księgach rachunkowych MZDW nie została ujęta część obiektów inżynierskich. Według stanu na 31 marca 2022 r. w księgach rachunkowych MZDW, nie ujęto 272 obiektów mostowych, czterech tuneli oraz 561 przepustów o średnicy większej lub równej 150 cm, co było niezgodne z przepisami art. 4, 13, 17 i 20 ustawy o rachunkowości.

Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że: MZDW nie wyodrębnił w ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych 272 obiektów mostowych i przepustów oraz nie określił ich wartości początkowej, ponieważ postępował zgodnie z obowiązującymi zasadami w jednostce. Na początku 1999 roku przy przejmowaniu dróg wojewódzkich od poprzedniej jednostki nie określono ich wartości. MZDW w 2008 r. podjął kroki zmierzające do przygotowania procedur i materiałów zmierzających do zorganizowania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie wyceny wartości dróg wojewódzkich, jednak nie zostało to sfinalizowane.

³⁰ W porównaniu z przekazanym przez MZDW zestawieniem z dnia 26.05.2022r.

³¹ W porównaniu z wykazem „Zaplanowane i zrealizowane wydatki na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich” z dnia 10.05.2022r.

³² Pismem z dnia 30.06.2022 r. oraz 5.07.2022 r.

Dyrektor MZDW wydał zarządzenie nr 25/2009 z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie sposobu dokonania wyceny dróg wojewódzkich oraz wprowadzenia ich do ewidencji finansowo-księgowej. Zarządził w nim, że wartości początkowe dróg ustalane są poprzez sumowanie nakładów inwestycyjnych na poszczególne drogi w latach 1999-2008. Wszystkie te nakłady były ujmowane w grupie rodzajowej 220. Grupa rodzajowa 223 (mosty, wiadukty, estakady, tunele) zaczęła być wyodrębniana od 2016 r. Sposób wyceny obiektów mostowych przyjęto analogicznie jak dla dróg. Od tego momentu wszelkie nakłady inwestycyjne ponoszone w ramach inwestycji mostowych ujmowane są w tej grupie. W przypadku, gdy na obiektach mostowych ponoszone były nakłady finansowe w ramach inwestycji drogowej, ich wartość ujęta była w grupie rodzajowej 220.

(akta kontroli str. 432-471, 568-583, 619-625, 642-653, 669-716, 717-718, 729, 775)

W konsekwencji nieprawidłowego prowadzenia ewidencji finansowo-księgowej środków trwałych, MZDW nie posiadało wiedzy o wartości obiektów inżynierskich pozostających w jego zarządzie, a sprawozdania finansowe MZDW nie odzwierciedlały stanu faktycznego jego sytuacji majątkowej. Było to sprzeczne z przepisami art. 4 ust. 1a i ust. 3 pkt 3 i 4, art.13 ust.1 pkt.5 ustawy o rachunkowości, z których wynika m.in. wymóg rzetelnego przedstawiania sytuacji majątkowej i finansowej jednostki, w tym ujmowania w księgach rachunkowych wszystkich składników aktywów i pasywów oraz ich wyceny.

7. W MZDW nierzetelnie prowadzono książki obiektów mostowych, tj. niezgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu w sprawie numeracji i ewidencji. W przypadku 44 książek (z 58 skontrolowanych) stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) w siedmiu³³ nie zawarto informacji dotyczącej urządzeń obcych (wyposażenie obiektu w urządzenia zapewniające dostęp do obiektu w celach utrzymaniowych – schody)³⁴. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie numeracji i ewidencji w objaśnieniach do wypełniania książki obiektu mostowego wskazano m.in. „(...) jeżeli obiekt wyposażony jest w urządzenia zapewniające dostęp do obiektów w celach utrzymaniowych (...) należy je wyszczególnić w wierszu 154”. Nie ulega zatem wątpliwości, że schody stanowią element wyposażenia obiektu i należy uwzględnić je w książce obiektu;
- b) w 38³⁵ nie zawarto informacji o dacie wykonania robót, co jest wymagane zgodnie ze wzorem książki obiektu mostowego, część III – Wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu;

³³ (JNI) 15450011 m. Krukowo, 15330010 m. Gostery, 15570032 m. Zielonka, 15360028 m. Blonie, 15570042 m. Józefów, 35005879 m. Józefów, 15570043 m. Wiązownia/ Emów.

³⁴ (JNI) 15450011 m. Krukowo, 15330010 m. Karczewiec, 15570042 m. Józefów, 15570043 m. Wiązownia/ Emów, 15570032 m. Zielonka, 15360028 m. Blonie, 35005879 m. Józefów.

³⁵ (JNI) 05210004 m. Sady, 05060027 m. Mogielnica, 05240026 m. Antoniówka, 05240027 m. Siczki, 05300027 m. Babia Góra, 01009523 m. Pionki, 15570042 m. Józefów, 15090029 m. Warszawice, 15360040 m. Aleksandrów, 01009396 m. Zalesie Górne, 15570043 m. Wiązownia/Emów, 15360047 m. Góra Kalwaria, 35005879 m. Józefów, 15450011 m. Krukowo, 15450012 m. Zaręby, 15330010 m. Gostery, 01390022 m. Zuzela, 35009521 m. Kosów Lacki, 15510010 m. Karczewiec, 15090046 m. Podlęż, 15270006 m. Grudusk, 15390017 m. Zgagowo, 01009479 m. Rokitno, 15360035 m. Czubin, 15360032 m. Nowa Wieś, 15570034 m. Stanisławów Pierwszy, 35009521 m. Kosów Lacki, 01390022 m. Zuzela, 05210003 m. Seroczyn, 05240051 m. Wierzbica, 01390017 m. Boguty Pianki, 35013405 m. Latowicz, 08240015 m. Łosice, 35016943 m. Poniatów, 35013404 m. Wycółki, 15300028 m. Dęby, 35017257 m. Zawiszyn, DW 634 km 21+620 Zielonka.

- c) w dwóch nie zawarto informacji czy obiekt jest zabytkowy³⁶ oraz danych dotyczących przeprowadzonego remontu³⁷;
- d) w sześciu³⁸ błędnie wypełniano część III i IV dotyczącą zapisów określających rodzaj³⁹ wykonanego przeglądu;
- e) w 10⁴⁰ książkach obiektów mostowych o parametrach nienormatywnych ze względu na skrajnię lub nośność nie została zawarta informacja o dacie i rodzaju ograniczeń wprowadzonych w związku ze zmianą organizacji ruchu na obiekcie mostowym;
- f) nie zostały nadane i wpisane do książek dwóch obiektów mostowych oraz jednej książki tunelu⁴¹ numery JNI. Wnioski o nadanie JNI ww. obiektom inżynierskim zostały przesłane do GDDKiA w trakcie trwania kontroli.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że ww. braki są wynikiem przeoczenia lub wynikały z niewłaściwej interpretacji przepisów dotyczących konieczności uzupełniania danych np. daty wykonania robót, informacji o urządzeniach obcych.

(akta kontroli str. 789-791, 852, 857, 861-876, 909-910, 921-924, 928, 931-934, 936-943, 946, 954, 965-971, 975-976, 978-1002, 1011-1012, 1014-1026, 1060-1063, 1070-1071)

Sposób wypełnienia książek obiektów mostowych oraz tuneli został precyzyjnie określony w rozporządzeniu ws. numeracji i ewidencji (w szczególności w objaśnieniach do wypełniania książek), a zadaniem MZDW było prowadzenie książek z uwzględnieniem wszystkich wymaganych informacji. Nadzór Z-cy Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nad poprawnością wypełnienia książek obiektów mostowych oraz tuneli był nieskuteczny.

OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie prowadzenie ewidencji obiektów mostowych, tuneli i przepustów drogowych oraz sporządzanie informacji ich dotyczących w latach 2020-2022 (do czasu zakończenia kontroli).

MZDW w okresie objętym kontrolą nierzetelnie prowadził ewidencję obiektów mostowych, tuneli oraz przepustów drogowych. Wykazy przepustów nie zawierały wszystkich danych wymaganych rozporządzeniem w sprawie numeracji i ewidencji. Nie wszystkie obiekty mostowe, tunele oraz przepusty posiadały numery ewidencyjne. Terminowo zostały sporządzone i przekazane do GDDKiA informacje o sieci dróg publicznych (w tym o stanie obiektów mostowych), informacje te nie zawierały jednak rzetelnych danych. Ponadto w latach 2020-2021 nie aktualizowano i nie przekazano do GDDKiA map techniczno-eksploatacyjnych. W ewidencji księgowej nie zostały wyodrębnione wszystkie obiekty mostowe, tunele oraz przepusty drogowe pozostające w zarządzie MZDW.

³⁶ (JNI)15570034 m. Stanisławów Pierwszy.

³⁷ (JNI)15360047 m. Góra Kalwaria.

³⁸ (JNI) 0521004 m. Sady, 05240027 m. Siczki, 05300027 m. Babia Góra, 01009523 m. Pionki, 05060027 m. Mogielnica, 05240026 m. Antoniówka.

³⁹ Przegląd podstawowy zał. III, przegląd rozszerzony zał. IV.

⁴⁰ (JNI) 15360032 m. Nowa Wieś, 15360035 m. Czubin, 15570032 m. Zuzela, 15570034 m. Stanisławów Pierwszy, 05240051 m. Wierzbica, 05300027 m. Babia Góra, 05300039 m. Bąkowiec, 01009526 m. Bąkowiec, 05300041 m. Wola Kłasztorna, 15090029 m. Warszawice.

⁴¹ Chlewiska DW 727 km 39+550, Pawłów DW 727 km 43+548, tunel w m Zielonka DW 634 km 21+620.

2. Planowanie i zapewnienie środków finansowych na utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich

Opis stanu faktycznego

Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026⁴² został przyjęty uchwałą nr 1777/290/17 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 14 listopada 2017 r.

Zawierał on m.in. charakterystykę sieci dróg wojewódzkich, w tym ich wykaz, klasy techniczne, stan techniczny, odcinki nienormatywne, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa i odniesienie do dokumentów strategicznych. W wykazie inwestycji planowanych lub w trakcie realizacji (wg stanu na grudzień 2016 r.) zamieszczono zadania obejmujące poszczególne odcinki dróg, bez określenia zadań ściśle odnoszących się do obiektów inżynierskich.

(akta kontroli str. 7-11, 364-373, 495-496, 554-555)

Na podstawie art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych pismem z 15 stycznia 2018 r. Dyrektor MZDW poinformował organy sporządzające miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego z woj. mazowieckiego, że na stronie internetowej MZDW zamieszczony został ww. Plan rozwoju.

(akta kontroli str. 365-371)

MZDW nie weryfikował w latach 2020-2022 ww. Planu rozwoju sieci drogowej. Dyrektor MZDW wyjaśnił, że nie był on weryfikowany, ponieważ obejmuje perspektywę na lata 2016-2026 oraz że MZDW planuje przystąpienie do weryfikacji i opracowania planu rozwoju na lata 2026-2036 przed upływem okresu obowiązywania planu 2016-2026.

(akta kontroli str. 7-11, 556-559)

Przyjęte⁴³ plany finansowe MZDW na lata 2020-2022 nie zawierały wyodrębnionego planu dotyczącego obiektów inżynierskich. Na inwestycje dróg i mostów oraz zakupy inwestycyjne zaplanowano ogółem: 472 053 tys. zł na 2020 r., 528 959,3 tys. zł na 2021 r. i 753 188,1 tys. zł na 2022 r. (według stanu na 30.06.2022 r.)⁴⁴.

Projekty planów finansowych na lata 2020-2022 opracowywane były przez MZDW, z uwzględnieniem zgłaszanych potrzeb przez Rejony Drogowe i komórki organizacyjne MZDW, a następnie były akceptowane przez Zarząd Województwa Mazowieckiego oraz uchwalane przez Sejmik Województwa Mazowieckiego.

(akta kontroli str. 495-500, 508-543, 752-764)

W planie finansowym MZDW nie wyodrębniono wydatków wyłącznie na obiekty inżynierskie⁴⁵. Zrealizowane wydatki (przedstawione poniżej) obejmujące budowę, przebudowę, rozbudowę, remonty, utrzymanie i ochronę drogowych obiektów inżynierskich dotyczyły zadań inwestycyjnych, w których nazwie użyto określenia obiektu inżynierskiego⁴⁶. Łącznie w 2020 r. wydatkowano 30 632,7 tys. zł, w 2021 r. 40 874,5 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 2 287,2 tys. zł, w tym:

⁴² Dalej: Plan rozwoju.

⁴³ Uchwałami Sejmiku Województwa Mazowieckiego.

⁴⁴ Pierwotny plan na 2020 r. wynosił 763 197,2 tys. zł (dokonano 18 zmian), na 2021 r. 603 865,6 tys. zł (dokonano 20 zmian), na 2022 r. 714 245,8 tys. zł (dokonano 9 zmian do 30.06.2022 r.).

⁴⁵ W wydatkach bieżących w ramach budżetu zadaniowego wyodrębnione jest zadanie „Utrzymanie obiektów inżynierskich”.

⁴⁶ Pozostałe nakłady poniesione na obiekty inżynierskie uwzględnione były w zadaniach drogowych.

- na budowę obiektów inżynierskich wydatkowano: w 2020 r. 6 260,7 tys. zł, w 2021 r. 29 986,6 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 1 899,8 tys. zł (plan 13 336,5 tys. zł);
- na przebudowę, rozbudowę wydatkowano: w 2020 r. 15 168 tys. zł, w 2021 r. 9370 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 249,8 tys. zł (plan 20 875 tys. zł);
- na remonty wydatkowano: w 2020 r. 8 826 tys. zł, w 2021 r. 1 089,9 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 111,6 tys. zł (plan 4 971,7 tys. zł);
- na utrzymanie i ochronę obiektów wydatkowano: w 2020 r. 266 tys. zł, w 2021 r. 418 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 22,5 tys. zł (plan 480 tys. zł);
- na pozostałe (tj. m.in. opłaty za użytkowanie nieruchomości, ekspertyzy) wydatkowano: w 2020 r. 112 tys. zł, w 2021 r. 10 tys. zł, a w 2022 r. (do 30.06.) 3,5 tys. zł (plan 330 tys. zł).

W 2020 r. wybudowano 108,38 m obiektów mostowych i przeprowadzono remonty obiektów mostowych o łącznej długości 289,43 m, a w 2021 r. odpowiednio 321,74 m i 435 m.

Stożenie wykorzystania środków finansowych w latach 2020-2021 wynosił odpowiednio 97,4% oraz 96,4% (plan po zmianach na 2020 r. wynosił 31 464,7 tys. zł, a na 2021 r. 42 402,5 tys. zł). Na 30 czerwca 2022 r. wykorzystanie środków wyniosło 2287,2 tys. zł, tj. 5,7% (plan po zmianach na 30 czerwca 2022 r. wyniósł 39 993,2 tys. zł). Niskie wykorzystanie środków wynikało z faktu, że w przypadku czterech wysokokwotowych inwestycji, tj. budowa tunelu w ciągu DW 638, rozbudowa mostów (DW 626 m. Zalesie i Zamość oraz DW 733 m. Zakrzówek), rozbiórka i budowa nowego mostu DW 561 w m. Szumanie, remont mostu DW 735 km 480+315 m. Kosów Większy, wydatkowanie środków zaplanowane zostało na koniec 2022 r. (łączna planowana kwota wydatków na cztery ww. inwestycje to 30 575 tys. zł).

(akta kontroli str. 495-507, 765, 792-794, 1072)

Dyrektor MZDW wyjaśnił m.in., że kryteriami wyboru obiektów inżynierskich do remontu, budowy, przebudowy lub rozbudowy był ich stan techniczny określony na podstawie przeglądów okresowych obiektów, aktualna przydatność obiektów do użytkowania (w tym: bezpieczeństwo ruchu publicznego, aktualna nośność obiektu, szerokość skrajni na obiekcie – szerokość jezdni, chodników w stosunku do szerokości wymaganej obowiązującymi przepisami) oraz obciążenie ruchem SDR/SDRR⁴⁷ na podstawie aktualnego GPR⁴⁸.

(akta kontroli str. 495-500)

W latach 2020-2022 (do 30 czerwca) MZDW przeznaczył środki m.in. na realizację następujących najwyższych kwotowo zadań inwestycyjnych⁴⁹ obejmujących swoim zakresem obiekty mostowe:

- rozbudowa/przebudowa obiektów inżynierskich (mosty na DW 805 m. Warszawice w km 2+517 oraz na DW 636 m. Zawiszyn). Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r. 10 061,7 tys. zł;
- rozbudowa DW 541 na odcinku od km 57+660 do km 69+230 (m. Karniszyn i Biezuń). Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r. 1 860,5 tys. zł, w 2021 r.

⁴⁷ Średni Dobowy Ruch.

⁴⁸ Generalny Pomiar Ruchu.

⁴⁹ Budowa, przebudowa, rozbudowa obiektów inżynierskich.

7 388,9 tys. zł, do 30 czerwca 2022 r. wydatkowano 1 746,1 tys. zł (plan na 2022 r. 2 371,9 tys. zł);

- rozbudowa DW 616 polegająca na rozbiórce istniejącego mostu w m. Szulmierz w km 37+684 i budowie nowego obiektu inżynierskiego wraz z dojazdami w niezbędnym zakresie. Na realizację zadania wydatkowano w 2020 r. 1 694,1 tys. zł;
- rozbudowa obiektów inżynierskich (mosty: DW 719 m. Waleriany, DW 645 Dęby, DW 690 m. Boguty Pianki). Na realizację zadania wydatkowano w 2021 r. 8 295 tys. zł, do 30 czerwca 2022 r. wydatkowano 60,2 tys. zł wobec planowanych 650 tys. zł;
- budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579 (wiadukty). Na realizację zadania wydatkowano w 2021 r. 19 365,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 502-503, 507, 766-771)

Na 2022 r. przewidziano 7 zadań inwestycyjnych dotyczących obiektów inżynierskich⁵⁰, w tym 3 nowe: rozbiórka i budowa mostu w DW 561 m. Szumanie (plan wydatków na 2022 r. 3 600 tys. zł), rozbudowa mostów: DW 626 m. Zalesie i Zamość oraz DW 733 m. Zakrzówek. (plan wydatków na 2022 r. 15 875 tys. zł), budowę tunelu drogowego w ciągu DW 638 (na realizację zadania wydatkowano w 2021 r. 134 tys. zł⁵¹, do 30 czerwca 2022 r. wydatkowano 66,9 tys. zł (plan na 2022 r. 9 400 tys. zł). Ponadto zaplanowano opracowanie dokumentacji projektowej 23 zadań inwestycyjnych dotyczących obiektów inżynierskich za kwotę 1 564,5 tys. zł.

Wśród zadań remontowych MZDW zaplanował na 2022 r. remont mostu w m. Kosów Większy DW 735 w km 480+315 (planowany wydatek 1 700 tys. zł). Pozostałe zadania przewidziane na 2022 r. to mniejsze działania utrzymaniowe np. remont przepustów na DW 567 w km 16+290 oraz w km 16+538 w m. Woźniki Paklewy oraz w km 24+419 w m. Worowice Wyroby, bieżące utrzymanie przepustu w m. Brudzeń Duży DW 559 w km 32+886. Jak również wykonywanie ekspertyz np. przepustu na DW 571 km 18+323 w m. Stara Wrona.

(akta kontroli str. 766-771, 795-797)

W okresie objętym kontrolą MZDW wykonywał prace utrzymaniowe na bieżąco w ramach przyznaných środków.

W 2022 r. (według stanu na 27.05.2022 r.) MZDW wystąpił do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie⁵² z dodatkowym zapotrzebowaniem na środki, w tym m.in. na obiekty mostowe, które zgodnie z przeglądem z 2021 r. miały oceny poniżej 3⁵³, tj.:

- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w m. Wilga DW 801 w km 50+909 oraz rozbiórkę i budowę dwóch przepustów w km 50+782 oraz w km 51+125;
- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w m. Warszawice DW 805 w km 0+550 wraz z dojazdami w niezbędnym zakresie;
- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w m. Karczewiec DW 697 w km 4+234 wraz z dojazdami w km 4+170,40 do 4+300,00;

⁵⁰ Zadania inwestycyjne, w których nazwie użyto określenia obiektu inżynierskiego.

⁵¹ Wydatki dotyczą dokumentacji projektowej, budowa rozpocznie się w 2022 r.

⁵² Pismem z dnia 10.02.2022 r. znak: E-3.310.3.2022.1.EC.

⁵³ Tj. z oceną „2” – stan niedostateczny, „1” – stan przedawaryjny.

- rozbiórkę istniejącego mostu – DW 694 w km 40+779 i budowę przepustu w m. Zuzela oraz rozbiórkę istniejącego i budowę nowego obiektu inżynierskiego w m. Zuzela w km 41+641.

Ponadto wnioskowano o dodatkowe środki na przebudowę DW 698 od km 16+864 do km 17+023 polegającą na rozbiórce istniejącego mostu i 2 kładek dla pieszych przez rzekę w m. Mordy i budowie nowego obiektu mostowego wraz z dojazdami w niezbędnym zakresie. Obiekt zakwalifikowano do przebudowy z powodu ograniczonej skrajni obiektu⁵⁴.

Do 30 czerwca 2022 r. MZDW nie otrzymał odpowiedzi z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w sprawie ww. zapotrzebowania na dodatkowe środki.

(akta kontroli str. 549-553, 607-610, 877-893, 944-947, 957-958)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie latach 2020-2022 zapewniał realizację zadań inwestycyjnych, wykonywanie remontów oraz bieżące utrzymanie obiektów mostowych oraz przepustów drogowych w ramach przyznanych środków finansowych. NIK pozytywnie ocenia podjęcie przez Dyrektora MZDW w 2022 r. działań mających na celu pozyskanie dodatkowych środków finansowych na rozbiórkę obiektów mostowych, które w przeprowadzonych kontrolach okresowych w 2021 r. miały ocenę poniżej 3 i na budowę nowych obiektów w ich miejsce.

3. Kontrole obiektów inżynierskich

Opis stanu
faktycznego

MZDW przeprowadzał kontrole obiektów inżynierskich⁵⁵ stosownie do obowiązku określonego w art. 20 pkt 10 ustawy o drogach publicznych oraz w art. 62 ust. 1 pkt. 1 i 2 Prawa budowlanego⁵⁶, tj. raz w roku sprawdzano stan techniczny obiektu oraz raz na pięć lat sprawdzano stan techniczny, przydatność obiektu do użytkowania, jego estetykę oraz otoczenie.

W MZDW stosowano procedury przeprowadzania kontroli okresowych obiektów inżynierskich wprowadzone zarządzeniem Dyrektora MZDW nr 12/2011 z 12 września 2011 r.⁵⁷ oraz zarządzeniem Dyrektora MZDW nr 20/2012 z 17 października 2012 r.⁵⁸, w przypadku zlecenia kontroli obiektów inżynierskich firmom zewnętrznym warunki i sposób przeprowadzania i dokumentowania kontroli określano w Opisie Przedmiotu Zamówienia (dalej: OPZ)⁵⁹.

Harmonogramy przeglądów obiektów inżynierskich na lata 2020 – 2022 zostały opracowane w MZDW osobno dla każdego rodzaju obiektów oraz oddzielnie dla każdego rejonu dróg⁶⁰. Harmonogramy uwzględniały wszystkie obiekty zawarte

⁵⁴ W ramach projektu transgranicznego wyremontowano odcinek drogi DW 698 bez mostu, poprawienie stanu technicznego jezdnii przed obiektem przy ograniczonej skrajni na obiekcie mogło spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, dlatego MZDW zdecydowało o zakwalifikowaniu obiektu do przebudowy.

⁵⁵ Drogowe obiekty zostały zdefiniowane w § 1 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych obiektów inżynierskich (Dz. U. z 2000 r. nr 63, poz. 735 ze zm.).

⁵⁶ Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm. (dalej: Prawo budowlane).

⁵⁷ Instrukcja przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych dróg i drogowych obiektów inżynierskich, stanowi Załącznik nr 2a do Zarządzenia Nr 12/2011 dalej: zarządzenie nr 12/2011.

⁵⁸ Zarządzenie Nr 20/2012 Dyrektora Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie z dnia 17.10.2012 r., dalej: zarządzenie nr 20/2012.

⁵⁹ Opis przedmiotu zamówienia na wykonanie w danym roku przeglądów podstawowych i rozszerzonych obiektów inżynierskich zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego.

⁶⁰ Rejony drogowe zgodnie z Zarządzeniem nr 17/2020 z dnia 27 maja 2020 r.: Gostynin – Plock, Ciechanów, Grodzisk Mazowiecki, Ostrołęka, Wołomin Nowy Dwór Mazowiecki, Węgrów-Siedlce, Radom, Otwock-

w prowadzonych przez Wydział Utrzymania Dróg i Mostów wykazach obiektów inżynierskich.

(akta kontroli str. 374-400, 938)

Badaniem kontrolnym objęto 99⁶¹ protokołów z przeglądów okresowych przeprowadzonych w latach 2019-2021 (dotyczących 33 obiektów inżynierskich). Do badania wytypowano obiekty, które w 2020 lub 2021 r. były poddane okresowej kontroli rozszerzonej. MZDW w latach 2020-2021 przeprowadził wszystkie wymagane okresowe kontrole roczne (przeгляд podstawowy) oraz kontrole pięcioletnie (rozszerzone) ww. 33 obiektów inżynierskich, przy tym:

- zakres kontroli stanu technicznego był zgodny zakresem określonym w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego,
- z przeprowadzonych kontroli stanu technicznego badanych drogowych obiektów inżynierskich sporządzano protokoły, które zawierały wymagane elementy m.in.: datę przeprowadzenia kontroli, imię i nazwisko, a także numer uprawnień osoby przeprowadzającej kontrolę, określenie kontrolowanego obiektu, zalecenia w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości,
- przeglądy przeprowadzane były przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie⁶², jednak nie wszyscy posiadali szkolenie zgodnie z załącznikiem 2a do zarządzenia nr 12/2011⁶³ (zostało to opisane w punkcie ustalone nieprawidłowości). Do protokołów dołączono wymagane przepisami kopie zaświadczeń lub decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności.

W części protokołów stwierdzono błędy m.in. w zakresie kompletności, tj. oceny elementów i ich kodów, realizacji zaleceń oraz odpowiedniego uzgadniania przez osoby do tego wskazane.

Badanie kontrolne 33 protokołów kontroli rozszerzonych wykazało, że w przypadku jednego obiektu nie przeprowadzono oceny przydatności do użytkowania, a siedem oceniono⁶⁴ na „2” (w tym sześć ze względu na bezpieczeństwo ruchu publicznego oraz aktualną nośność obiektu, a jeden ze względu na szerokość skrajni na obiekcie). W dwóch przypadkach obiekty otrzymały ocenę „0” ze względu na nośność, bezpieczeństwo ruchu publicznego oraz dopuszczalną prędkość.

(akta kontroli str. 375-400, 861-876, 894-906 944, 955-956, 972, 978, 987, 1010, 1014, 1027, 1029)

W latach 2020 – 2021 przeglądy wykonywane były przez pracowników MZDW oraz przez zewnętrznych wykonawców. W 2020 r. sześć⁶⁵ rejonów drogowych, a w 2021 r. osiem⁶⁶ rejonów zleciło wykonanie przeglądu firmie zewnętrznej

Piaseczno, Garwolin, Rejony drogowe zgodnie z Zarządzeniem nr 8/2013 z dnia 4 lipca 2013 r.: Gostynin – Płock, Ciechanów, Grodzisk Mazowiecki, Ostrołęka, Wołomin - Nowy Dwór Mazowiecki, Węgrów-Siedlce, Radom, Otwock-Piaseczno.

⁶¹ Przeglądy okresowe podstawowe i rozszerzone.

⁶² Uprawnienia budowlane zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 5, ust. 2 oraz ust. 7 Prawa Budowlanego.

⁶³ Szkolenie w zakresie dokonywania przeglądów podstawowych wg instrukcji DP-T.17M.

⁶⁴ Zał. nr 2a do Zarządzenia z dnia 12.09.2011 r. Tab. 4 skala i kryteria ocen przydatności do użytkowania ocena "5" stan odpowiedni – parametr spełnia lub przewyższa wymagania użytkowników, „2” stan ograniczony – parametr nie spełnia uzasadnionych oczekiwań użytkowników lub spełnia je częściowo – nie wymaga się natychmiastowych prac remontowych lub przebudowy, „0” stan niedostateczny – parametr nie spełnia uzasadnionych oczekiwań wymagane jest natychmiastowe przeprowadzenie prac interwencyjnych, pilne wykonanie remontu lub przebudowy obiektu.

⁶⁵ Rejon: Grodzisk Mazowiecki, Wołomin – Nowy Dwór, Gostynin, Ostrołęka, Węgrów – Siedlce, Otwock – Piaseczno.

⁶⁶ Rejon: Grodzisk Mazowiecki, Wołomin – Nowy Dwór, Gostynin, Ostrołęka, Węgrów – Siedlce, Otwock – Piaseczno, Ciechanów, Garwolin.

wylonionej w trybie przetargu nieograniczonego. Protokoły z przeglądów wykonane przez firmy zewnętrzne zawierały braki lub błędy, a pomimo tego zostały odebrane przez MZDW bez uwag.

(akta kontroli str. 611-618, 717-719, 730-731, 938, 1431-1449)

Ze względu na zły stan techniczny obiektów inżynierskich MZDW zlecił wykonanie w 2020 r. sześciu ekspertyz⁶⁷, które określiły szczegółową ocenę techniczną obiektu inżynierskiego. Wykazały one, że stan dwóch obiektów był niedostateczny⁶⁸, a czterech niepokojący⁶⁹. Ponadto wskazano, że niektóre elementy obiektów inżynierskich, tj. łożyska⁷⁰, izolacja⁷¹, bariery ochronne⁷² były w stanie przedawaryjnym, a izolacja⁷³ w stanie awaryjnym. W przypadku czterech z sześciu ww. obiektów do 22 lipca 2022 r. nie podjęto prac projektowych, gdyż MZDW zamierza połączyć przebudowę obiektów mostowych z rozbudową drogi. Ponadto na czterech obiektach ekspertyzy wykazały konieczność wykonania remontów w trybie awaryjnym, m.in. naprawa izolacji, balustrady, odseparowanie ruchu pieszego, ograniczenie prędkości, naprawa wymycia gruntu przy podporach, ograniczenie tonażu do 10 ton. W przypadku trzech obiektów roboty awaryjne nie zostały wykonane. Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów MZDW wyjaśnił, że zlecił⁷⁴ lub zamierza zlecić⁷⁵ wykonanie dokumentacji projektowej.

MZDW badając stan techniczny obiektów inżynierskich zlecił wykonanie kolejnych ekspertyz. Na 30 czerwca 2022 r. w trakcie opracowania były 3 ekspertyzy⁷⁶ oraz wysłane zostało jedno zapytanie ofertowe o wykonanie ekspertyzy⁷⁷ (26 czerwca 2022 r.).

(akta kontroli str. 472, 907, 911-912, 972, 987-988, 1012, 1019, 1051-1059, 1107-1111)

W przypadku wszystkich 33 objętych badaniem kontrolnym obiektów inżynierskich, w 99 protokołach kontroli okresowych, zostały sformułowane zalecenia dotyczące bieżącego utrzymania i robót porządkowych, a ponadto w przypadku:

- trzech obiektów⁷⁸ dotyczące monitoringu dźwigarów głównych oraz skrzydeł,
- sześciu obiektów⁷⁹ dotyczące rozbiórki istniejącego obiektu mostowego i budowy nowego obiektu w trybie planowym,
- siedmiu obiektów⁸⁰ dotyczące opracowanie projektu przebudowy obiektu,

⁶⁷ Ekspertyza jest to opracowanie obejmujące ocenę stanu technicznego całego obiektu lub jego części, wydana na podstawie specjalistycznych badań, pomiarów i obliczeń, w celu ustalenia przydatności do użytkowania i niezbędnych zasad utrzymania obiektu. Ekspertyzy wykonują instytucje i/lub zespoły specjalistów kompetentne w zakresie przedmiotu ekspertyzy, dysponujące niezbędną do tego aparaturą.

⁶⁸ Stan niedostateczny (JNI) – 05300037 m. Solec nad Wisłą, 01009524 m. Suskowola.

⁶⁹ Stan niepokojący - (JNI) 15090034 m. Parysów, 05210003 m. Jankowice, 05210020 m. Gąsiorów, 15570042 m. Józefów.

⁷⁰ (JNI) 05300037 m. Solec nad Wisłą.

⁷¹ (JNI) 01009524 m. Suskowola.

⁷² (JNI) 05210003 m. Jankowice.

⁷³ (JNI) 05210003 m. Jankowice.

⁷⁴ (JNI) 05210003 m. Jankowice, 05300037 m. Solec nad Wisłą.

⁷⁵ (JNI) 01009524 m. Suskowola.

⁷⁶ Most w m. Oronne km 5+352, most w m. Maciejowice km 74+422, most w m. Zalesie Górne w km 2+713.

⁷⁷ Most w m. Białobrzegi.

⁷⁸ (JNI) 15360028 m. Błonie, 01009396 m. Zalesie Górne, 15090029 m. Warszawice.

⁷⁹ (JNI) 01390022 m. Zuzela, 15270006 m. Grudusk, 15360032 m. Nowa Wieś, 01390022 m. Zuzela, 15510010 m. Karczewiec, 05240044 m. Chlewiska.

⁸⁰ (JNI) 15360048 m. Czernsk, 15360040 m. Aleksandrów, 15450012 m. Zaręby, 15450011 m. Krukowo, 15300028 m. Dęby, 05240051 m. Wierzbica, Konstancin Jeziorna kładka brak numeru JNI.

- trzech obiektów⁸¹ konieczności wykonanie ekspertyzy,
- dwóch obiektów⁸² dotyczące wprowadzenia zmian organizacji ruchu w wyniku ograniczenia nośności obiektu.

W przypadku 82 protokołów z kontroli okresowych zalecenia zostały zrealizowane, natomiast w przypadku 14 zostały zrealizowane częściowo - były one związane ze stanem technicznym obiektów inżynierskich (m.in. dostosowanie balustrad do aktualnych wymagań, sprzątnięcie gałęzi i drzewa po wycince, naprawa nawierzchni izolacji z żywic chemoutwardzalnych, oczyszczenie graffiti, oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne, uzupełnienie pęknięć nawierzchni, zabezpieczenie zarysowań belek, oczyszczenie ekranów przeciwporażeniowych, uszczelnienie pęknięć w obrębie urządzeń dylatacyjnych, montaż bariery drogowej, montaż barieroporeczy). Natomiast w trzech przypadkach, dotyczących konieczności wprowadzenia zmiany organizacji ruchu, nie zostały one zrealizowane.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906, 909, 927-943, 946, 948-949, 961, 973-976, 978-1003, 1010-1028, 1030-1031, 1037-1047, 1060-1063)

Wg stanu na 31 grudnia 2021 r. 46 (z 292) obiektów mostowych posiadało ocenę stanu technicznego niższą od 3. W wyniku analizy ocen stanu technicznego w latach 2019 – 2021 stwierdzono, że w przypadku:

- 10 stan od 2019 r. pogorszył się z niepokojącego na niedostateczny,
- 34 stan utrzymywał się na poziomie niedostatecznym,
- dwa obiekty zmieniły stan z niedostatecznego na przedawaryjny⁸³.

Wg stanu na 30 czerwca 2022 r. na różnym etapie⁸⁴ przygotowania była dokumentacja dotycząca rozbudowy, przebudowy lub remontu: w przypadku 26 obiektów mostowych prace projektowe były zakończone lub w toku, w przypadku 20 obiektów mostowych nie podjęto takich prac (przeprowadzane były jedynie prace utrzymaniowe).

Ponadto wśród 46 obiektów posiadających ocenę mniejszą od 3 (stan niedostateczny i gorszy) w 38 przypadkach ostatni remont został wykonany w okresie przekraczającym 10 lat.

(akta kontroli str. 71-90, 607-610, 877-893, 975-976, 979, 1051-1059)

Analiza 30 protokołów z przeglądów przepustów wykazała, że dwa⁸⁵ przepusty (6,7%) posiadały ocenę stanu technicznego mniejszą od 3. W 2022 r. nie przewidziano remontów ww. obiektów.

(akta kontroli str. 609-610, 877, 889-906, 944)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Część kontroli okresowych obiektów inżynierskich była przeprowadzona przez osoby nieposiadające przeszkolenia w zakresie wykonywania przeglądów⁸⁶, co

⁸¹ (JNI) 15360032 m. Nowa Wieś, 15570042 m. Józefów, Konstancin Jeziorna kładka.

⁸² (JNI) 15390017 m. Zgagowo, W00057100021 m. Stara Wrona.

⁸³ DW 805 JNI 15090029 Warszawice – uzyskano decyzję ZRID, MZDW wystąpił 10 lutego 2022 r. do Departamentu Budżetu i Finansów o środki na realizację zadania. Do dnia 30 czerwca 2022 r. brak stanowiska DBF, DW 631 JNI 15570027 Nieporęt - dokumentacja projektowa była w trakcie przygotowania.

⁸⁴ Np. przygotowanie postępowania przetargowego, trwające prace projektowe, uzyskanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji.

⁸⁵ W00057500021 m. Secyminek, W00063600020 m. Jarzębia Łąka.

⁸⁶ Osoby, które z wynikiem pozytywnym ukończyły szkolenie w zakresie dokonywania przeglądów podstawowych wg instrukcji DP-T.17M oraz mają kwalifikacje do dokonywania przeglądów podstawowych i rozszerzonych wg ww. instrukcji.

stanowiło naruszenie pkt. 5 Zarządzenia nr 12/2011 Dyrektora MZDW. Z 99 poddanych analizie protokołów przeglądu (przeprowadzonych w latach 2019-2021) w 31⁸⁷ przypadkach osoba przeprowadzająca przegląd nie dysponowała ww. zaświadczeniem. Wskazane 31 przeglądów przeprowadziły 4 osoby, przy czym jedna była pracownikiem rejonu drogowego MZDW, a trzy pracownikami firm zewnętrznych.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że jeden z pracowników rejonu nie posiadał ww. szkolenia i było to spowodowane przeoczeniem, a w przypadku trzech osób z firmy zewnętrznej, na etapie udzielania zamówienia nie zweryfikowano tego wymogu, a informacje o tym fakcie powzięto dopiero na etapie odbioru⁸⁸.

(akta kontroli str. 375-400, 944, 955-956, 972, 978, 987, 1010, 1014, 1027, 1029)

Kwalifikacje osób przeprowadzających przeglądy okresowe są szczególnie istotne z punktu widzenia poprawności i wiarygodności przeprowadzanych przeglądów, a Kierownik Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów oraz Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nie dochowali należytej staranności przy weryfikacji wymagań określonych regulacjami wewnętrznymi.

2. Dyrektorzy rejonów dróg, działając nierzetelnie, nie przedstawiali Dyrektorowi MZDW wyników analiz dotyczących przeglądu w terminie wskazanym w pkt. 9 zarządzenia nr 12/2011, tj. w ciągu miesiąca od ich wykonania. Z 99 poddanych analizie protokołów z kontroli okresowych stanu technicznego, w 66 przypadkach decyzja dyrektora rejonu wydawana była w terminie przekraczającym miesiąc.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że opóźnienia wynikały z liczby prowadzonych spraw i utrudnień spowodowanych sytuacją epidemiologiczną.

(akta kontroli str. 375-400, 861-876, 894-906, 908, 915, 925, 973, 976, 979, 988)

Przyczyny opóźnień wskazane w ww. wyjaśnieniach nie usprawiedliwiają niedochowywania obowiązującego terminu, gdyż organizacja pracy poszczególnych komórek organizacyjnych rejonów należy do obowiązków ich dyrektorów.

3. Nadzór sprawowany przez Kierownika Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów nad prowadzeniem i wynikami przeglądów był nierzetelny. Nie dokonywał on uzgadniania protokołów z przeglądów obiektów inżynierskich (dotyczyło to wszystkich 99 przeanalizowanych protokołów z przeglądów), co naruszało regulacje § 1 zarządzenia Nr 20/2012 Dyrektora MZDW oraz pkt. 9 zarządzenia Nr 12/2011 Dyrektora MZDW. Powyższe regulacje wymagały każdorazowego zawarcia w protokole kontroli okresowej - stanowiska kierownika do dokonanego przeglądu oraz zasadności uwzględnienia potrzeb, wskazanych w protokole, w planie bieżącego utrzymania i remontów dróg oraz obiektów inżynierskich.

⁸⁷ JN1 15570034 m. Stanisławów Pierwszy, JN115450012 m. Zaręby, JN115330010 m. Karczewiec, JN135009521 m. Kosów Lacki, JN115570042 m. Józefów, Konstancin Jeziorna kładka b/d, JN1 15570043 m. Wiązownia/Emów, JN115360040 m. Aleksandrów, JN115360047 m. Góra Kalwaria, JN101009396 m. Zalesie Górne, m. Łazy b/d, W00062700014 m. Malinowo, W00064500001 m. Wykrot, JN115450011 m. Krukowo, JN115300028 m. Dęby, JN115360048 m. Czerny, JN115090029.

⁸⁸ Protokoły odbioru: Rejon Ostrołęka z dn. 21.09.2020 r., Rejon Wołomin-Nowy Dwór Mazowiecki z dn. 2.11.2020 r., Rejon Węgrów z dn. 21.09.2020 r., Rejon Otwock-Piaseczno z dn. 20.10.2020 r.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że protokoły z przeglądów nie zostały uzgodnione przez kierownika Wydziału Dróg i Mostów z powodu przeoczenia. Wyjaśniła także, że nadzór prowadzony przez Wydział Utrzymania Dróg i Mostów opierał się wyłącznie na próbie losowej.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906, 908, 914, 925)

Wyjaśnienia wskazują, że kierownictwo MZDW miało świadomość i tolerowało sytuację, w której Wydział Dróg i Mostów analizę stanu technicznego obiektów przeprowadzał jedynie na próbie losowej. Stan techniczny obiektów inżynierskich ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i stan każdego z tych obiektów i powinien być na bieżąco poddawany analizie, ze szczególnym zwróceniem uwagi na te przypadki, w których stwierdzono usterki, wydano zalecenia lub ocena stanu technicznego wskazywała na stan niedostateczny lub gorszy.

4. W MZDW nie wykonano wszystkich zaleceń wynikających z protokołów kontroli okresowych oraz ekspertyz obiektów inżynierskich, tym samym zarządca drogowych obiektów inżynierskich nie wywiązywał się z obowiązku określonego w przepisie art. 70 Prawa budowlanego, tj. nie usuwał stwierdzonych uszkodzeń i nie uzupełniał braków, które mogły spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi lub bezpieczeństwa (w szczególności zagrożenia katastrofą budowlaną). W wyniku kontroli stwierdzono, że:

- w przypadku trzech obiektów (m. Stara Wrona, Jarzębia Łąka, Karczewiec)⁸⁹ nie przeprowadzono przeglądów szczegółowych, zgodnie z zaleceniami po przeprowadzonej kontroli okresowej (w latach 2019-2021);
- na dwóch obiektach⁹⁰ nie wykonano zaleceń z przeglądów, tj. w m. Drożdżyn (brak aktualizacji projektu organizacji ruchu w zakresie ustawienia skrajni), w m. Aleksandrów (nie wprowadzono w zalecanym trybie „A”⁹¹ ograniczenia prędkości do 30 km/h);
- w 14⁹² przypadkach w protokołach z kontroli okresowych⁹³ zostały sformułowane zalecenia do wykonania, a analiza protokołów kolejnych przeglądów okresowych wykazała, że zostały one zrealizowane jedynie częściowo⁹⁴, pomimo upływu czasu przewidzianego na ich realizację, tj. w trybie: „A” – prace do wykonania niezwłocznie, a w trybie „1” – prace do wykonania w kolejnym roku. Konsekwencją niewykonania tych prac było powielenie zaleceń w protokołach kolejnych kontroli okresowych;
- na dziewięciu obiektach inżynierskich, oględziny NIK wykazały, że mimo upływu terminów wskazanych w protokołach kontroli okresowych nie wykonano części zaleceń, w tym nie zrealizowano zaleceń w przypadku obiektu o numerze:

⁸⁹ m. Jarzębia Łąka W00063600020 przegląd podstawowy nr 249/64/2020, m. Stara Wrona W00057100021 przegląd rozszerzony nr 41/2020, m. Karczewiec JN1 15510010 przegląd podstawowy nr 24/Rd6/2019.

⁹⁰ W15421153 m. Drożdżyn DW 632 przegląd podstawowy nr 163/2020, JN115360040 m. Aleksandrów przegląd podstawowy nr 12/R08/2019.

⁹¹ Tryb awaryjny oznacza prace, które należy wykonać niezwłocznie, poza planem prac na rok bieżący.

⁹² Łącznie skontrolowano dokumentację z 99 przeglądów okresowych obiektów budowlanych za lata 2019 – 2021.

⁹³ (JN1) – 15570042 Józefów DW 721, 01009396 Zalesie Górne, Konstancin Jeziorna kładka, 15570043 Wiązownia/ Emów, 15360047 Góra Kalwaria, 35009521 Kosów Lacki, 15360037 Konstancin Jeziorna, 35005879 Józefów DW719, 15570032 Zielonka, 15510010 Karczewiec, 01390022 Zuzela, 05240051 Wierzbica, W00063600011 Roszczep, 15360032 Nowa Wieś.

⁹⁴ Zalecenia dotyczyły m.in.: dostosowanie balustrad do aktualnych wymagań, sprzątnięcie gałęzi i drzewa po wycinie, naprawa nawierzchni izolacji z żywic chemoutwardzalnych, oczyszczenie graffiti, oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne, uzupełnienie pęknięć nawierzchni, zabezpieczenie zarysowań belek, oczyszczenie ekranów przeciwporażeńiowych, uszczelnienie pęknięć w obrębie urządzeń dylatacyjnych, montaż bariery drogowej montaż barieroporęczy.

- a) JN1 01009479 – nie wykonano naprawy odspojonej żywicy w obrębie kap chodnikowych przy blachach dylatacyjnych,
- b) W00063600011 – nie wykonano zaleceń dotyczących ustawienia bariery, zamulenie przepustu spowodowało brak możliwości oceny stanu technicznego płyty dennej i fundamentów,
- c) JN15360035 – połączenie elementów balustrady oraz wyprostowanie lub wymiana odcinka końcowego, naprawa gzymsów,
- d) JN15360047 – uszczelnienie pęknięć nawierzchni nad szczelinami dylatacyjnymi, uszczelnienie spękań nawierzchni jezdni, naprawa uszkodzeń chodników, oczyszczenie osłon przeciwporażeniowych, uzupełnienie ubytków spękań w konstrukcji pomostu i nośnej, oczyszczenie przyczółków z zanieczyszczeń,
- e) JN101009396 – reprofiliacja ubytków konstrukcji dźwigarów głównych oraz ubytków filarów,
- f) JN15090046 – zarysowania dźwigarów konstrukcji nośnej, zanieczyszczenia na przyczółkach oraz filarach,
- g) JN15570034 – montaż bariery ochronnej, powłoka antykorozyjna betonu, wymiana nawierzchni jezdni, uszczelnienie rys na przyczółku i dźwigarach głównych, umocnienie stożków,
- h) JN15570032 – uzupełnienie spękań poprzecznicy i dźwigarów głównych, usunięcie korozji, odtworzenie powłoki antykorozyjnej i smarowań łożysk, uszczelnienie pęknięć nawierzchni bitumicznej w obrębie dylatacji, skucie luźnego betonu, oczyszczenie zbrojenia oraz odtworzenie powierzchni filarów,
- i) W00057100021 – w jednym⁹⁵ przypadku nie ograniczono nośności odpowiednim oznakowaniem pionowym oraz nie wykonano przeglądu szczegółowego.

- MZDW do czasu zakończenia czynności kontrolnych nie wykonał części zaleceń przewidzianych w trzech ekspertyzach⁹⁶ wykonanych w 2020 r.⁹⁷ - do wykonania w trybie awaryjnym, tj. remontów w zakresie m.in. naprawy izolacji oraz balustrad, a także naprawy wymycia gruntu przy podporach i zmian organizacji ruchu m.in. w zakresie odseparowania ruchu pieszego, ograniczenia prędkości i ograniczenia tonażu do 10 t.

Stosownie do zapisów regulaminu organizacyjnego MZDW za weryfikację protokołów z przeglądów pod kątem realizacji zaleceń odpowiedzialni byli pracownicy MZDW wykonujący przeglądy lub wskazani w umowach zawartych z firmami zewnętrznymi. Sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem zaleceń należało do: dyrektorów rejonów dróg, Kierownika Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów oraz Z-cy Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że nie wykonano wszystkich zaleceń, ponieważ m.in. nie stwierdzono uszkodzeń, które mogłyby spowodować zagrożenie życia lub zdrowia, część zaleceń zostanie zrealizowana w 2022 r., przygotowywana była dokumentacja na przebudowę obiektu lub nie było możliwości technicznych realizacji zaleceń.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906, 909, 927-943, 946, 948-949, 953, 961, 973-976, 978-1003, 1010-1028, 1030-1047, 1060-1063, 1107-1108, 1111)

⁹⁵ W00057100021 m. Stara Wrona.

⁹⁶ (JN1) 05210003 m. Jankowice, 01009524 m. Suskowola, 05300037 m. Solec nad Wisłą.

⁹⁷ Na sześć objętych analizą.

Niewykonanie wydanych zaleceń skutkowało dalszym pogorszeniem stanu technicznego elementów obiektów, które wymagały remontu, naprawy lub konserwacji. Przedstawione wyjaśnienia nie usprawiedliwiają niewykonywania przez zarządcę dróg niezbędnych prac utrzymaniowych zapewniających bezpieczeństwo użytkownika.

Niepodjęcie czynności oraz nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów prawa przez odpowiedzialnych pracowników MZDW, w zakresie realizacji ww. zaleceń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, świadczy o braku skutecznego nadzoru ze strony Z-cy Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów oraz dyrektorów rejonów dróg.

5. Dyrektor Rejonu Wołomin – Nowy Dwór Mazowiecki oraz Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów sprawowali nierzetelnie nadzór nad zapewnieniem właściwego utrzymania obiektów inżynierskich. W szczególności nie realizując zaleceń z przeglądu przeprowadzonego w trybie awaryjnym na DW 571 w m. Stara Wrona tolerowali zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz narazili obiekt inżynierski na dalsze pogarszanie stanu technicznego, pod wpływem zbyt dużego obciążenia (tj.> 16T). Niewprowadzenie przez MZDW ograniczenia tonażowego⁹⁸ oraz niewykonanie przeglądu szczegółowego skutkowało ryzykiem wystąpienia katastrofy budowlanej.

Dyrektor Rejonu Wołomin – Nowy Dwór Mazowiecki wyjaśnił, że po poddaniu w wątpliwość wyniku przeglądu, protokół zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów przekazał do Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów celem uzyskania ostatecznej decyzji co do dalszego postępowania.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że decyzją Dyrektora Rejonu Wołomin – Nowy Dwór Mazowiecki zrezygnowano z wprowadzenia ww. zaleceń. Ponadto wyjaśniła, że zarówno ona jak i kierownik wydziału nie posiadali wiedzy na temat stanu technicznego obiektu, nie znane im było również stanowisko Dyrektora Rejonu Wołomin – Nowy Dwór Mazowiecki. Z uwagi na dużą liczbę wpływających do centrali MZDW przeglądów tylko część z nich (co do zasady), zgodnie z przyjętą w MZDW praktyką, podlegała weryfikacji, a protokół przeglądu obiektu w m. Stara Wrona nie został objęty próbą losową.

W efekcie przeprowadzonych oględzin ww. obiektu w m. Stara Wrona, które odbyły się 26 maja 2022 r. kontroler NIK w trybie art. 51 ust.1 i 2 ustawy o NIK zawiadomił Dyrektora MZDW o stwierdzeniu niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu. W wyniku działań podjętych przez Dyrektora MZDW w wyniku tego zawiadomienia, na ww. obiekcie wprowadzono od 3 czerwca 2022 r. ograniczenie nośności do 16t. Ponadto na podstawie zlecenia z 14 czerwca 2022 r. została opracowana ekspertyza⁹⁹.

(akta kontroli str. 834, 835-849, 861-876, 894-906, 907, 913, 947, 949, 961-967, 973, 978, 1228-1248, 1382-1383, 1386-1426)

⁹⁸ W00057100021 m. Stara Wrona protokół przeglądu rozszerzonego nr 41/2020 zawierał informacje dotyczące uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego – uszkodzenia sklepienia, uszkodzenia zagrażające katastrofą budowlaną – przemieszczenia, deformacje, rysy i korozja stalowych elementów sklepienia obiektu w trybie awaryjnym zalecono wprowadzenie ograniczenia nośności do 16 Ton oraz przeprowadzenie przeglądu szczegółowego.

⁹⁹ Ekspertyza wykonana przez firmę zewnętrzną „Diagnostyka i Naprawy Konstrukcji” określiła stan techniczny obiektu jako niedostateczny ponadto wskazała, że elementy stalowe pomostu o ponad 25 lat przekroczyły zalecany czas eksploatacji jednak przyczółki są dostosowane do przenoszenia obciążeń ruchu odbywającego się na DW Nr 571.

Powyższe działania naprawcze zostały podjęte dopiero w wyniku nieprawidłowości stwierdzonej w toku oględzin NIK.

6. W MZDW uprawnieni pracownicy nierzetelnie sporządzali oraz odbierali od wykonawców zewnętrznych protokoły kontroli okresowych. Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów, Kierownik Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów oraz dyrektorzy rejonów dróg nie egzekwowali rzetelnego przeprowadzania przeglądów w zakresie oceny wszystkich elementów technicznych wyposażenia obiektu oraz oceny przydatności do użytkowania, w przypadku:
- 21¹⁰⁰ z 99 poddanych analizie protokołów kontroli nie zamieszczono oceny w następujących pozycjach: nawierzchnia chodników, krawężniki, urządzenia odwadniające, schody, konstrukcja pomostu, filary, belki podporęczowe, gzymsy, łożyska, dojazdy w obrębie skrzydeł, koryto rzeki, przestrzeń podpomostowa, które znajdowały się na ocenianych obiektach. Było to niezgodne z przyjętymi do stosowania w MZDW „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich”¹⁰¹. Ponadto w jednym z tych przypadków¹⁰² niezgodnie z zarządzeniem nr 12/2011, które określało wzór i zawartość protokołu z przeglądu nie został oceniony jeden z elementów, tj. „przydatność”;
 - 11 z 99 protokołów przeglądów obiektów nie wskazano kodów stwierdzonych uszkodzeń w pozycjach: „łożyska”¹⁰³, „urządzenia odwadniające”¹⁰⁴, „nawierzchnie chodników, krawężniki” oraz „belki podporęczowe, gzymsy”¹⁰⁵, „nawierzchnie chodników, krawężniki”, „balustrady, bariery ochronne, osłony”, „konstrukcja dźwigarów głównych”, „łożyska”, „urządzenia dylatacyjne”, „koryto rzeki przestrzeń podpomostowa”¹⁰⁶, „nasypy i skarpy”¹⁰⁷, „nawierzchnia jezdni”¹⁰⁸, „koryto ciekłu”¹⁰⁹, „płyta denna i fundamenty”¹¹⁰, „ściany przepustu”¹¹¹. Powyższe kody należało określić zgodnie z tab. 2.4 (katalog uszkodzeń) Instrukcji zasad stosowania skali ocen;
 - czterech protokołów kontroli obiektów¹¹² załącznik do przeglądu nie zawierał żadnej informacji dotyczącej niezbędnych do wykonania robót. Było to niezgodnie

¹⁰⁰ W00072700089 m. Chlewińska, W0005610001 m. Adamowo, W00056300004 m. Będzimin, W00058000004 m. Strzyżew, W00070500001 m. Śladów, W00061800035 m. Łosinno, W00055900004 m. Brudzeń Duży, W000731000011 m. Warka, JN115270006 m. Grudusk, JN115390017 m. Zgagowo, JN115360028 m. Błonie, JN115360035 m. Czubin, W00064500001 m. Wykrot, JN105210003 m. Jankowice, JN115570043 m. Wiązownia/Emów, JN115450011 m. Krukowo, JN115330010 m. Karczewiec, W00057100021 m. Stara Wrona, W00063600011 m. Roszczep, JN115570034 m. Stanisławów Pierwszy, JN135009520 m. Kosów Lacki – tunel.

¹⁰¹ Instrukcja stanowiąca załącznik do Zarządzenia nr 64 GDDKiA z dnia 13 listopada 2008 r. (dalej: Załącznik do Zarządzenia nr 64) określająca zasady stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich (tabela 2.1 (skala i kryteria ocen) ww. Instrukcji) (dalej Instrukcja zasad stosowania skali ocen).

¹⁰² JN1 35009520 DW 527 m. Kosów Lacki.

¹⁰³ JN1 15570043 m. Wiązownia/Emów.

¹⁰⁴ JN1 15390017 m. Zgagowo.

¹⁰⁵ JN1 15330010 m. Karczewiec.

¹⁰⁶ JN1 15270006 m. Grudusk, W00056100001 m. Adamowo, W00054000004 m. Proboszczewice.

¹⁰⁷ W00056100001 m. Adamowo, W00056300004 m. Będzimin, W00062000008 m. Sulkowo.

¹⁰⁸ W00056100001 m. Adamowo, W00056300004 m. Będzimin.

¹⁰⁹ W00056100001 m. Adamowo, W00056300004 m. Będzimin, W00055900004 m. Brudzeń Duży.

¹¹⁰ W00056300004 m. Będzimin, W00058000004 m. Strzyżew, W00054000004 m. Proboszczewice, W00058400001 m. Sanniki.

¹¹¹ W00055900004 m. Brudzeń Duży.

¹¹² (JN1) 05240051 m. Wierzbica, 01390022 m. Zuzela, 15510010 m. Karczewiec, 15570032 m. Zielonka.

z zarządzeniem nr 12/2011, które wymagało uzupełnienia zał. nr 1b¹¹³ i 2b¹¹⁴ „Wykaz potrzeb do planu bieżącego utrzymania i remontów”¹¹⁵, w którym powinny zostać zawarte opisy niezbędnych do wykonania prac dotyczących poszczególnych elementów obiektu wraz z trybem, ilością i ceną.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że: ww. braki oceny elementów i kodów wystąpiły w wyniku omyłki, ponadto wykonawca przeglądu¹¹⁶ jak i osoba odbierająca z MZDW przeoczyli ocenę przydatności. Ze względu na zleconą do opracowania dokumentację na przebudowę obiektu wpisywanie wykazu potrzeb było nieuzasadnione ekonomicznie, a z uwagi na fakt zlecenia przeglądu firmie zewnętrznej Dyrektor Rejonu nie kwestionował braku zapisów w wykazie potrzeb. Kierownik wydziału i Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nie posiadali wiedzy na ten temat.

(akta kontroli str. 375-400, 861-876, 894-906, 908-909, 915, 911-943, 945-946, 948, 960, 976, 978-990, 1011-1018, 1120, 1237, 1257, 1282, 1308, 1339)

Powyższe wyjaśnienia nie usprawiedliwiają zaniechania bieżącego określania i wykonywania robót: utrzymaniowych i remontowych, aby zapewnić ciągłość bezpieczeństwa użytkowania tych obiektów, gdyż rozpoczęty proces przygotowania dokumentacji może trwać kilka lat.

7. Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów oraz dyrektorzy rejonów dróg, działając nierzetelnie, nie zapewnili bezpieczeństwa na obiektach inżynierskich, na których w wyniku przeprowadzonego przeglądu stwierdzono, że: stopień uszkodzeń zagrażał katastrofą budowlaną (dotyczy dwóch obiektów)¹¹⁷, ponadto stwierdzono uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego (dotyczy trzech obiektów)¹¹⁸, natomiast cztery obiekty wymagały wykonania barier w trybie awaryjnym lub w roku następnym¹¹⁹. W żadnym z ww. przypadków MZDW nie wprowadził zaleceń wskazanych w protokołach przeglądów i wykazach potrzeb nie realizując tym samym obowiązku określonego w przepisie art. 70 Prawa budowlanego, który nakazuje zarządcy obiektu usunąć stwierdzone uszkodzenia oraz uzupełnić braki, które mogłyby spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi lub powstanie katastrofy budowlanej.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że nie wprowadzono zaleceń, ponieważ: trwałe prace projektowe dotyczące przebudowy obiektów, nie było technicznych możliwości wykonania barier¹²⁰ oraz występowały braki kadrowe w MZDW. Ponadto wyjaśniła, że „przedstawiciele MZDW w Warszawie nie wnieśli zastrzeżeń (do protokołu przeglądu), ponieważ nie posiadali wiedzy w tym temacie”.

¹¹³ Obiekt mostowy.

¹¹⁴ Przepust.

¹¹⁵ Wykaz potrzeb szczegółowo określa elementy obiektu wraz z wyszczególnieniem prac jakie należy wykonać oraz tryb wykonania z szacunkową ilością i ceną.

¹¹⁶ Umowa nr 279/MZDW/06/2020/M z 2 czerwca 2020 r. Pracownia projektowa Probud Wojciech Knora.

¹¹⁷ W00067100021 m. Stara Wrona, JN1 15360032 m. Nowa Wieś.

¹¹⁸ JN115360032 m. Zielonka przegląd nr 17M/2020, W00063600020 przegląd nr 250/2019 uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego: balustrada o wysokości mniejszej od 1,1 m, uszkodzenia zagrażające katastrofą budowlaną: ubytki i korozja betonu ustroju niosącego w strefie podparcia, W00063600011 m. Roszczep.

¹¹⁹ m. Jarzębia Łąka W00063600020, m. Stara Wrona W00057100021, m. Nowa Wieś JN1 15360032, m. Drożdżyn W00063200011.

¹²⁰ Brak możliwości technicznych wykonania barier nie został potwierdzony żadną analizą merytoryczną przeprowadzoną przez MZDW.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906, 907, 911, 913, 925, 931-935, 946, 948-949, 953, 973, 976-1001, 1011-1012, 1014-1036, 1060-1063)

Powyższe wyjaśnienia nie usprawiedliwiają zaniechania wprowadzenia zaleceń wskazanych w protokołach przeglądów i wykazach potrzeb. Brak realizacji zaleceń skutkowało dalszym pogorszeniem stanu technicznego elementów obiektów, które wymagały remontu, naprawy lub konserwacji oraz zagrażało bezpieczeństwu użytkowników.

8. Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nierzetelnie sprawowała nadzór nad realizacją umów 277/MZDW/06/2020/M, 278/MZDW/06/2020/M, 279/MZDW/06/2020/M z dnia 2 czerwca 2020 r. nie egzekwując wymogów określonych w Opisie Przedmiotu Zamówienia, zgodnie z którymi: „(...) w terminie max. 14 dni od dnia podpisania umowy, Wykonawca przedstawi do akceptacji MZDW harmonogram wykonywania przeglądów obiektów inżynierskich dla poszczególnych rejonów. W harmonogramie wykonawca określi termin wykonania przeglądu każdego obiektu inżynierskiego z dokładnością do danego tygodnia bieżącego roku oraz wskaże osobę wykonującą przegląd (...)”. Z czterech harmonogramów, objętych szczegółową analizą NIK, żaden nie został przekazany do MZDW w wymaganym terminie oraz nie posiadał akceptacji MZDW.

Inspektor Nadzoru z Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśnił m.in., że przez przeoczenie pracownika przekazane z opóźnieniem harmonogramy nie zostały zaakceptowane przez MZDW.

(akta kontroli str. 938, 1010-1020, 1027, 1029, 1427-1449)

9. Pracownicy MZDW działając nierzetelnie, niestarannie odbierali protokoły z przeglądów wykonanych przez wykonawców firm zewnętrznych. Na 66 protokołów z przeglądu wykonanych w latach 2020 – 2021, 56 wykonanych zostało przez firmy zewnętrzne. W przypadku 25¹²¹ stwierdzono braki lub błędy tj.: określenia kodów usterki, oceny elementu wyposażenia technicznego obiektu, oceny przydatności do użytkowania, niezgodne ze stanem faktycznym potwierdzenie wykonania zaleceń, potrzeb oraz brak odniesienia do konieczności wprowadzenia zaleceń.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że przeglądy zostały wykonane przez firmy zewnętrzne w trybie zleconym, a pracownik odbierający nie zauważył istniejących braków.

(akta kontroli str. 861-876, 1060-1061, 1431-1049)

Działając nierzetelnie Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nie zapewniła właściwego nadzoru nad weryfikacją wpływającej od firmy zewnętrznej dokumentacji dotyczącej przeprowadzonych przeglądów.

OCENA CZĄSTKOWA

Pracownicy MZDW oraz firm zewnętrznych przeprowadzali wymagane kontrole podstawowe i rozszerzone mostów i przepustów, w wyniku których dokonywano sprawdzenia stanu technicznego elementów budowli narażonych na szkodliwe wpływy czynników atmosferycznych oraz raz na 5 lat kontrole polegające na sprawdzeniu stanu technicznego obiektów oraz ich przydatności do użytkowania. Kontrole 33 obiektów inżynierskich (mostów i przepustów ≥ 150 cm) przeprowadzane były przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia, jednak w czterech

¹²¹ Protokoły nr 5M/2019, 5M/2020, 11M/2021, 26M/2019, 25M/2020, 27M/2021, 21/2019, 25/2020, 25M/2021, 41/2019, 41/2020, 41/2021, 241/2019, 240/2020, 11/RD8/2021, 16/RD9/2021, 24/RD8/2021, 29/2019, 33/2020, 33/2021 (w przypadku pięciu protokołów braki się powtarzają).

przypadkach przeprowadzający kontrole nie posiadał wymaganego zaświadczenia ukończenia szkolenia wg instrukcji DP-T.17M. W 32 protokołach z przeglądów nie zostały zawarte oceny elementów stanu technicznego obiektów inżynierskich oraz brakowało kodów uszkodzeń tych obiektów. Ponadto protokoły nie były uzgadniane i przekazywane z rejonów dróg do Centrali MZDW w terminach wskazanych zarządzeniem Dyrektora MZDW. Działając nierzetelnie Dyrektor MZDW oraz Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów nie zapewnili realizacji zaleceń pokontrolnych z przeglądów, co prowadziło do pogorszenia stanu technicznego obiektów inżynierskich, a w konsekwencji bezpieczeństwa użytkowników tych obiektów.

OBSZAR

4. Utrzymanie obiektów inżynierskich oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom

Opis stanu faktycznego

Przeprowadzone w toku kontroli NIK oględziny 10 losowo wybranych drogowych obiektów inżynierskich¹²² (8 mostów i 2 przepusty) wykazały m.in., że średnia ocena w przypadku ośmiu obiektów oraz ocena całego obiektu w przypadku czterech obiektów była niższa od wystawionej podczas kontroli przeprowadzonej przez MZDW w 2021 r. Ponadto stwierdzono, że stan trzech¹²³ obiektów mostowych był niedostateczny, a sześciu¹²⁴ niepokojący. W przypadku jednego obiektu¹²⁵ oględziny potwierdziły jego przedawaryjny stan zidentyfikowany przez MZDW już w toku kontroli okresowej przeprowadzonej w 2020 r. Obiekt ten nadal był jednak dopuszczony do użytkowania. W toku oględzin stwierdzono m.in., że w przypadku obiektu o numerze:

- JN1 15360047 m. Góra Kalwaria – występują: nieuszczelnienie pęknięć w nawierzchni jezdni nad szczelinami dylatacyjnymi, nieuszczelnienie spękań jezdni, uszkodzenia nawierzchni chodników oraz konieczność oczyszczenia osłon przeciwporażeńiowych oraz przyczółków z zanieczyszczeń, a także nie były uzupełnione ubytki i spękania w konstrukcji pomostu i nośnej;
- JN1 01009396 m. Zalesie Górne – występują: ubytki konstrukcji dźwigarów głównych, ubytki filarów, korozja zbrojenia dźwigarów, korozja stalowego okucia kapy chodnikowej, spękania i zarysowania asfaltu w miejscu dylatacji, ubytki i deformacje asfaltu na dojazdach do obiektu, braki barier ochronnych, co związane było z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu publicznego (były tylko balustrady);
- JN1 01009479 m. Rokitno – zarysowania, spękania dźwigarów głównych, korozja prętów zamocowanych w dźwigarach głównych, spękania ściany zapleczonej przyczółka, spękania i zarysowania gzymsów konstrukcji, korozja łożysk;
- JN1 15570032 m. Zielonka – występują: zarysowania i spękania konstrukcji ustroju i dźwigarów nośnych, zarysowania i spękania w podporach obiektu, korozja i ubytki materiału łożysk, korozja nakrętek mocujących bariery do kap chodnikowych, deformacje i spękania asfaltu w rejonie skrzydeł obiektu, ubytki materiału betonowych umocnień pod obiektem, a także brakowało barier ochronnych, co powodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu publicznego (były tylko balustrady);

¹²² (JN1) 15090046 m. Podlęż, 15360047 m. Góra Kalwaria, 01009396 m. Zalesie Górne, 15360035 m. Czubin, 01009479 m. Rokitno, 15570032 m. Zielonka, 15360028 m. Blonie, 15570034 m. Stanisławów Pierwszy, W00057100021 m. Stara Wrona, W00063600011 m. Roszczep.

¹²³ (JN1) 15570034 m. Stanisławów Pierwszy, 15360028 m. Blonie, 15570032 m. Zielonka.

¹²⁴ (JN1) (JN1) 15090046 m. Podlęż, 15360047 m. Góra Kalwaria, 01009396 m. Zalesie Górne, 15360035 m. Czubin, 01009479 m. Rokitno, W00063600011 m. Roszczep.

¹²⁵ W00057100021 m. Stara Wrona.

- W0006360011 m. Stara Wrona (przepust) – występują: uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu publicznego tj. uszkodzenia dźwigarów głównych, pęknięcia dźwigarów stalowych sklepienia obiektu, deformacje dźwigarów stalowych sklepienia, przemieszczenia dźwigarów sklepienia, korozja dźwigarów głównych sklepienia, miejscowa deformacja konstrukcji bariery oraz deformacja pasa profilowego. Przy tym nie wykonano zaleceń z przeglądu z 2020 r. (dotyczących: ograniczenia tonażu oraz wykonania przeglądu szczegółowego).

(akta kontroli str. 1112-1381)

Wyniki przeprowadzonych w toku kontroli NIK oględzin ośmiu obiektów mostowych¹²⁶ i dwóch przepustów¹²⁷ potwierdziły występowanie nieprawidłowości opisanych w obszarze 3 wystąpienia.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906, 1030-1037, 1060-1063)

W latach 2020 – 2021 Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Warszawie nie kontrolował stanu utrzymania obiektów inżynierskich MZDW.

(akta kontroli str. 8-10)

W dwóch przypadkach¹²⁸, w których w wyniku przeglądu zalecono wprowadzenie zmiany organizacji ruchu, MZDW nie wykonał tych zaleceń.

(akta kontroli str. 861-876, 894-906)

Badanie kontrolne, którym objęto 8¹²⁹ losowo wybranych spośród 76 nienormatywnych obiektów inżynierskich wykazało, że w żadnym z tych przypadków MZDW nie dysponowało projektem organizacji ruchu dotyczącym wyznaczenia objazdu. W MZDW nie podjęto działań dotyczących wprowadzenia organizacji ruchu w zakresie ustalenia objazdów w przypadku obiektów posiadających ograniczenia tonażowe.

(akta kontroli str. 1004-1009, 1028, 1042-1043, 1048-1049, 1060-1063)

MZDW w 2019 r. zwrócił się do Komendy Powiatowej Policji¹³⁰ o podjęcie działań kontrolnych w kwestii przekraczania prędkości oraz łamania ograniczeń tonażowych na drogach wojewódzkich 579 i 580. MZDW nie korzystał z uprawnienia do przeprowadzenia w obecności funkcjonariusza Policji lub ITD¹³¹ kontroli ruchu drogowego w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie oraz nacisku osi na podstawie art. 129d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym¹³². Z-ca Komendanta Wojewódzkiej Policji w Radomiu poinformował¹³³, że w latach 2020 – 2022 Policja przeprowadziła kontrole na jednym z 75 obiektów inżynierskich wskazanych jako nienormatywny. Jednakże kontrole te dotyczyły tylko pomiaru prędkości. Komendant Stołeczny Policji nie prowadził kontroli na nienormatywnych obiektach będących w zarządzie MZDW¹³⁴.

¹²⁶ JN115360035 m. Czubin, JN115360047 m. Góra Kalwaria, JN101009396 m. Zalesie Górne, JN115090046 m. Podlęż, JN115570034 m. Stanisławów Pierwszy, JN115570032 m. Zielonka, JN115360028 m. Blonie, JN101009479 m. Rokitno.

¹²⁷ W00063600011 m. Roszczep, W00057100021 m. Stara Wrona.

¹²⁸ W00063200011 m. Drożdżyn, JN1 15360040 m. Aleksandrów.

¹²⁹ W00063600011 m. Stara Wrona, (JN1) 05240051 m. Wierzbica, 05300041 m. Wola Klasztorna, 15090029 m. Warszawice, 15360048 m. Czersk, 05240020 m. Wierzbica, 15120012 m. Osmolin.

¹³⁰ Komenda Powiatowa Policji w Nowym Dworze Mazowieckim, Starych Babicach i Sochaczewie – pismo z dnia 17.04.2019 r.

¹³¹ Inspekcja Transportu Drogowego.

¹³² Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zm.

¹³³ Pismo nr R-3901/3643/3631/22 z dnia 28 czerwca 2022 r.

¹³⁴ Pismo nr I-KI-559/501/14/22 z dnia 30 czerwca 2022 r.

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. MZDW nie realizował obowiązku właściwego oznakowania obiektów inżynierskich, pomimo iż był zobligowany do bieżącej kontroli oraz podejmowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom dróg. W przypadku 17¹³⁵ obiektów nienormatywnych (z 76 będących w zarządzie MZDW - 22,3%) nie wprowadził właściwego oznakowania, tj. ograniczenia skrajni szerokości lub nośności. Niewprowadzenie odpowiedniego oznakowania prowadziło do niewłaściwego użytkowania ww. obiektów oraz miało negatywny wpływ na ich stan techniczny oraz bezpieczeństwo ruchu. Ponadto zarządca drogi nie powinien bazować jedynie na wynikach przeglądów. Obowiązek bieżącej kontroli oraz podejmowania czynności zabezpieczających dotyczących m.in. właściwego oznakowania obiektów inżynierskich spoczywa na zarządcy drogi stosownie do przepisu art. 20 pkt 10¹³⁶, pkt. 14¹³⁷, art.44 pkt. 6¹³⁸ ustawy o drogach publicznych.

Ponadto w jednym przypadku na obiekcie w m. Rokitno została wprowadzona organizacja ruchu dotycząca ograniczenia skrajni (znak U-9a, u-9b), jednak MZDW nie dysponował zatwierdzonym projektem organizacji ruchu w tym zakresie. W tym przypadku wprowadzenie przez zarządcę drogi ww. oznakowania odbyło się z naruszeniem przepisów § 4.1 pkt. 3 ust.1, § 6.1 pkt. 3, §10.1 pkt. 2 rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem¹³⁹.

Wprowadzanie ograniczeń, przeprowadzanie kontroli obiektów oraz podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa należało do obowiązków Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów oraz Rejonów Drogowych stosownie do Zarządzenia nr 17/2020 Dyrektor MZDW z dnia 27 maja 2020 r.¹⁴⁰ Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła m.in., że nie wprowadzono zmian w organizacji ruchu, ponieważ w wykonanych przeglądach wykonawca nie wnosił konieczności wprowadzenia ograniczeń, a w jednym

¹³⁵ (JNI) 15360032 m. Nowa Wieś, 15510011 m. Polków Sagały, 15510012 m. Trzebusza, 15510013 m. Trzebusza (km 17+464), 15360048 m. Czersk, 05240020 m. Wierzbica, 05240019 m. Maliszów, 01009527 m. Garbatka Letnisko, 05300040 m. Bąkowiec, 05300041 m. Wola Klasztorna, 35017513 m. Grodzisk Mazowiecki kładka, 15120012 m. Osmolin, 15120011 m. Skrzyszewy, 15120003 m. Lucień, 15120005 m. Dobrzyków, 15300022 m. Myszyniec, 01009396 m. Zalesie Góme.

¹³⁶ Do obowiązku zarządcy drogi należy w szczególności: przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwatorskich lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

¹³⁷ Wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczenie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

¹³⁸ Wprowadzenie albo ustanowienie zakazu jest dopuszczalne na drogach publicznych lub ich odcinkach, których parametry techniczne lub stan techniczny konstrukcji nawierzchni jezdni nie są dostosowane do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t albo powyżej 8 t, spełniających co najmniej jedną z następujących przesłanek: Droga lub jej odcinek przebiega przy obiekcie budowlanym dla którego wstrząsy lub drgania wynikające z ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 8 T mogą powodować uszkodzenia tego obiektu.

¹³⁹ Dz. U. 2017 poz. 784 (dalej: rozporządzenie ws. zarządzania ruchem).

¹⁴⁰ Zarządzenie w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie - Rozdział 5 Rejony Drogowe pkt. 2b - wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich, pkt. 2g - podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa, Zadania Obwodu Drogowego pkt. 5 - zgłaszanie potrzeb w zakresie robót utrzymaniowych, remontowych oraz bezpieczeństwa ruchu, zadania samodzielnego stanowiska ds. nadzoru pkt. 2 - przeprowadzanie okresowych kontroli i przeglądów stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich dalej: zarządzenie Nr 17/2020.

przypadku oznakowanie zostało omyłkowo ustawione przez pracowników MZDW

(akta kontroli str. 12-36, 1004-1009, 1028, 1043, 1048-1049, 1064, 1066, 1069)

NIK nie podziela stanowiska Z-cy Dyrektora, ponieważ to nie do wykonawcy, lecz do MZDW należy dbałość o bezpieczeństwo konstrukcji obiektów mostowych oraz bezpieczeństwo ich użytkowników i w takiej sytuacji do kierownictwa MZDW należało zapewnienie m.in. wprowadzenia ograniczeń masy i gabarytów pojazdów, które mogą bezpiecznie korzystać z przejazdu po konkretnym obiekcie. Kierownictwo MZDW nie wypełniło tych obowiązków, co w konsekwencji powodowało pogarszanie stanu technicznego obiektów inżynierskich oraz stwarzało zagrożenie bezpieczeństwa ich użytkowników.

2. W MZDW nie sprawowano kontroli nad prawidłowym oznakowaniem dróg i drogowych obiektów inżynierskich, w przypadkach konieczności wyznaczenia objazdów dla pojazdów, których tonaż przekraczała dopuszczalną nośność obiektu inżynierskiego, co naruszało przepisy § 4 pkt. 1 i 3 oraz § 6 rozporządzenia ws. zarządzania ruchem oraz przepisy art. 20 pkt. 14 ustawy o drogach publicznych. Sytuacja taka miała miejsce na obiekcie inżynierskim w m. Zielonka DW 631, km 41+671¹⁴¹, który posiadał ograniczenia w użytkowaniu ze względu na skrajnię obiektu oraz nośność. Wprowadzone zostało oznakowanie pionowe w formie znaków B-18 (ograniczenie do 30 ton) oraz U-9a i U-9b (ograniczenie skrajni ze względu na szerokość jezdni), natomiast nie został oznaczony objazd tego odcinka drogi DW 631.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Dróg i Mostów wyjaśniła, że nie wprowadzono organizacji ruchu dotyczącej objazdów, a ruch odbywa się starodrożem lub w sposób naturalny. Wyjaśniła również, że projekty organizacji ruchu wprowadzające objazdy zostaną niezwłocznie opracowane i wdrożone.

(akta kontroli str. 1048-1049, 1064, 1066-1067)

MZDW nie dopełnił obowiązku zarządcy drogi i obiektów inżynierskich w kwestii wprowadzenia tras objazdów, co skutkowało pogarszaniem stanu technicznego obiektów inżynierskich. Wobec niewskazania trasy objazdu mostu w m. Zielonka, pomimo ustawionego oznakowania ograniczającego B-18 (30 ton) - przejeżdżały po nim pojazdy o masie całkowitej większej niż wskazywało ograniczenie.

OCENA CZĄSTKOWA

NIK negatywnie ocenia działania MZDW w zakresie utrzymania obiektów inżynierskich oraz urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń towarzyszących tym obiektom. Przeprowadzone oględziny 10 obiektów inżynierskich nie potwierdziły ocen wskazanych w przeglądach okresowych wykonywanych w latach 2020 - 2021 r. przez MZDW oraz wykazały m.in. nierzetelne wykonanie zaleceń, a stan 40 %, poddanym oględzinom obiektów inżynierskich był niedostateczny lub gorszy. Dopuszczono przy tym do użytkowania obiekt inżynierski będący w stanie przedawaryjnym w m. Stara Wrona (NIK zawiadomił Dyrektora MZDW o stwierdzeniu niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu). Nie prowadzono skutecznych działań na rzecz usunięcia wszystkich usterek i zaleceń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych przeglądów okresowych obiektów inżynierskich, zwłaszcza tych mających bezpośredni wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom dróg. Nie wprowadzono zmian w organizacji ruchu na obiektach,

¹⁴¹ (JNI) 15570032 m. Zielonka.

których stan techniczny został oceniony na „1” lub „2”, tzn. przedawaryjny lub niedostateczny.

IV. Wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Sprawowanie rzetelnego nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli okresowych stanu technicznego obiektów inżynierskich.
2. Zapewnienie rzetelnej analizy protokołów z przeglądów okresowych obiektów inżynierskich położonych w ciągach dróg administrowanych przez MZDW, m.in. poprzez ustalenie obowiązku bieżącego analizowania protokołów z kontroli okresowej stanu technicznego tych obiektów przez właściwych merytorycznie pracowników.
3. Wypracowanie i wdrożenie mechanizmów, które zapewnią skuteczny nadzór nad realizacją zaleceń z kontroli okresowych obiektów inżynierskich na drogach (położonych w ciągach dróg) mających na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowania tych dróg.
4. Zapewnienie terminowego opiniowania i przekazywania Dyrektorowi MZDW protokołów kontroli okresowych.
5. Niezwłoczne prawidłowe oznakowanie wszystkich obiektów nienormatywnych.
6. Zapewnienie rzetelnej realizacji umów zawartych z wykonawcami przeglądów okresowych obiektów inżynierskich m.in. poprzez bezwzględne egzekwowanie od tych wykonawców terminowego wykonywania tych przeglądów.
7. Bieżące dostosowywanie organizacji ruchu do ograniczeń wprowadzonych na obiektach inżynierskich, w związku z ich stanem technicznym, w szczególności wobec ograniczenia ruchu pojazdów o masie pow. 16 ton na obiekcie w m. Stara Wrona niezwłoczne uzgodnienie i wprowadzenie zmiany organizacji ruchu.
8. Zapewnienie prowadzenia rzetelnej ewidencji księgowej środków trwałych, ze szczególnym uwzględnieniem zarządzanych obiektów inżynierskich.
9. Zapewnienie terminowego przekazywania do GDDKiA aktualnych oraz rzetelnych informacji dotyczących: sieci dróg wojewódzkich, kart obiektów mostowych, map techniczno-eksploatacyjnych.
10. Rzetelne prowadzenie ewidencji drogowych obiektów inżynierskich, m.in. poprzez: nadawanie numeru ewidencyjnego obiektom inżynierskim (lub wnioskowanie o nadanie) przyjmując je do eksploatacji, aktualizowanie wykazu przepustów zgodnie z wymaganym wzorem, wprowadzanie wszystkich wymaganych informacji do ksiąg obiektów, przeszkolenie pracowników w zakresie poprawności wypełniania ksiąg obiektów mostowych/tuneli oraz przeprowadzania i dokumentowania przeglądów okresowych oraz nadzór nad aktualizacją i poprawnością prowadzonej ewidencji.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

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 Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 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.

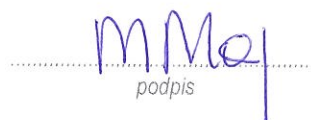
Warszawa, dnia 10 sierpnia 2022 r.

Kontroler
Agnieszka Sej
Specjalista kp.



podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Infrastruktury
p.o. Dyrektora
Marek Maj



podpis

